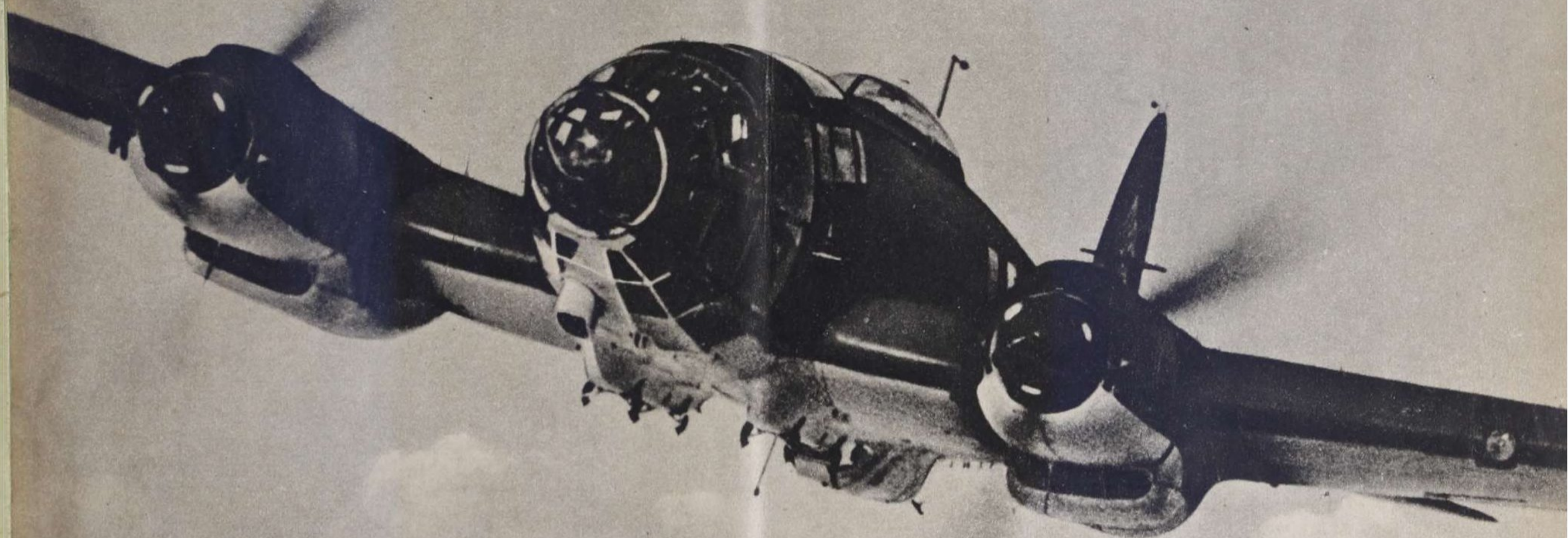
MSZ

MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1941 JANUÁR 15 (2. SZÁM)



Nehéz bombázógép Anglia felett !

ÁRA 50 FILLÉR

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * IV. ÉVFOLYAM 2. SZÁM * BUDAPEST, 1941 JANUÁR 15





A m. kir. honvédség fegyvernemei biztosítják a Dunamedence békéjét

MAGYARORSZÁG KORMÁNYZÓJÁNAK
KABINETIRODÁJA
A KABINETIRODA FŐNÖKE

7184/1940.

A Kormányzó Ur Ő Főméltóságának a névnapja alkalmából a Horthy Miklós Repülő Alap Intézőbizottsága által tartott diszgyülésről felvett jegyzőkönyben foglaltakról jelentést tettem.

Ő Főméltósága megelégedéssel értesült a Nemzeti Repülő Alapnak a honvédelem szempontjából oly nagy jelentőségü repülőképzés szolgálatában végzett eddigi eredményes munkájáról s a hódoló üdvözletért szives köszönetét nyilvánitani méltóztatik.

Budapest, 1940. évi december hó 7. napján.

Uray

Méltóságos

vitéz nagybányai Horthy István urnak,

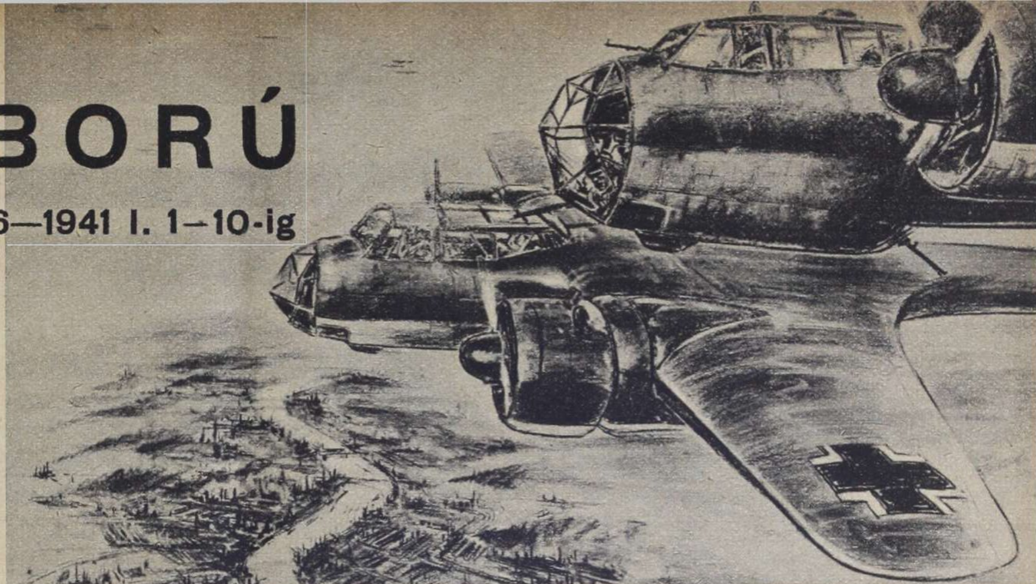
a Horthy Miklós Repülő Alap Intézőbizottságának elnöke

Budapest.

Kormányzó urunk névünnepe alkalmával tartott diszgyűlés jegyzőkönyvét az Alap Intézőbizottsága felterjesztette a Kabinetirodához, melyre az Alap elnökéhez a fenti leirat érkezett.

LÉGIHÁBORÚ

1940 XII. 26—1941 I. 1—10-ig



A karácsony szent ünnepét a német repülők teljesen, az angolok részben, mint hallgatólagos fegyverszünetet betartották. Az év utolsó napjain még nagyszabású bombatámadások kerültek végrehajtásra a szigetország néhány kikötő városa, mint Bristol és Cardiff ellen. London is december 29-én a Belváros elleni pusztító támadás következtében egyik legszörnyűbb éjszakáját élte át. Mindenesetre feltűnő, hogy azt a nagy tűzvésszel járó légitámadást milyen részletesen és színesen hozták az amerikai nagy ujságok röviddel a támadás befejezése után. A tüzek oltásáról szó sem lehetett és a megerősített tűzoltóságból is sokan elpusztultak a későbbi légitámadások alatt. A támadást követő napon a közbiztonságügyi miniszter a kisegítő tűzoltótestületek sürgős szervezését kívánta. Az év végén, az elmúlt háborús esztendő nagy teljesítményeire tekintett vissza hadparancsban a Führer és az 1941-es évet, mint a nagy német birodalom legnagyobb győzelmet hozó esztendőt említette meg. A német légihaderő parancsnoka, Göhring birodalmi marsall szintén napiparancsban fordult a német légierő katonáihoz. Megemlítette a vakmerő norvégiai hadjáratban a német légierő döntő szerepét.

A nyugati harcokban is napok alatt kivívták a légiuralmat és a légierő minden fegyverneme a bombázók, vadászok, légigyalogság, légvédelem és légihíradó csapat kiváló munkát teljesített. Augusztus óta pedig a német légierő az Anglia elleni harc főhordozója a haditengerészettel együtt.

Kiemelte a parancs az ipar mintaszerű teljesítményét a munkaszolgálatosok nagy segítségét a repülőalapok százainak létesítésénél.

A német légierő számszerű teljesítményadatairól is képet kaptunk az 1940-es év haditeljesítményének összegezésénél.

A német légierő összesen több mint 2000 támadást hajtott végre Anglia ellen. Ezekből a támadásokból 130 a tömegtámadás elnevezést illeti, mert ezeknél 100—700 tonna robbanó bombát dobtak le a német légierő gépei.

Több mint 100 támadás érte Londont, a nagy hadiipari városok nyolcvan nagy és 325 kisebb támadást kaptak. A hadikikötők pedig 350 alkalommal szenvedték a német légierő súlyos támadásait.

Katonai táborok, repülőterek, légvédelmi állások, laktanyák, üzemanyag raktárak és erőközpontok ellen több mint 1000 támadó vállalkozást hajtottak végre a német repülők.

A tengeri háborúban pedig 700.000 tonna hajóteret süllyesztettek el, nemcsak a csatornában és az északi tengeren, hanem messze Írországtól nyugatra az Atlanti-óceánon is.

A ledobott bombamennyiség az Anglia elleni harc nevezetes aug. 8-i dátumától kezdve 43.000 tonna robbanó és 1600 tonna gyujtóbomba volt az év végéig. A nagy világháború alatt összesen 53 támadást kapott Anglia és 6 tonna repülőbombát. A légierő fejlődések alkalmazási lehetőségének ugrásszerű emelkedését ennek a két 1914—18. és 1940. 6. hónapjának összehasonlítása mutatja a maga teljességében.

Az angol repülők bombasúlyban kifejezve huszonötször kevesebbet tudtak német és egyéb



A sikeres támadás után el a földközelből!

AZ OLASZ LÉGIERŐ NAGY MULTJÁHOZ MÉLTÓ EREDMÉNNYEL VESZ RÉSZT A TENGELYHATALMAK KÜZDELMEIBEN

Olasz pilóta »beöltözik«



Olasz bombázók a görög arcvonal felett



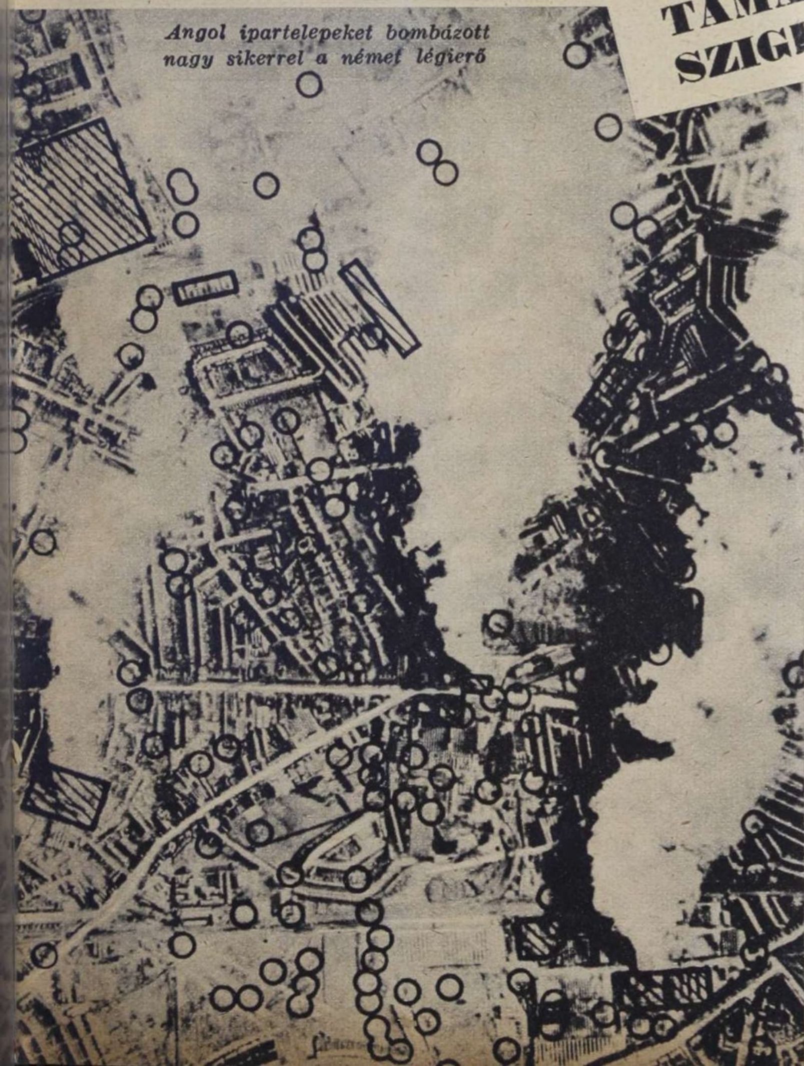
Alpinik az albán fronton



A NÉMET REPÜLŐK LANKADATLANUL TÁMADJÁK A SZIGETORSZÁGOT

A bombázógépet előkészítik az útra

A vadászgép géppuskái »üzemanyagot« vesznek fel



Angol ipartelepeket bombázott nagy sikerrel a német légierő





Az olasz légvédelem angol áldozatának roncsai

nyugati célokra támadásaik alkalmával ledobni. Veszteségük pedig a német jelentés szerint háromszorosan haladta meg átlag a német gépveszteségeket augusztus 8 óta. A személyi veszteségük természetesen lényegesen alacsonyabb, mert ejtőernyőkiugrás segélyével az Anglia felett lezajlott légiharcok angol személyzetéből százalék szerint több menekült meg.

Az évet Anglia teljesen az amerikai ipar segítségében bízva, tengerentúli kiképzőiskolákban kiképzett domíniumbeli repülőszemélyzetre utalva fejezte be. 1941 januárja új, erős német légitámadásokkal indult meg. Amire Bréma és a német kikötők elleni támadásokkal válaszoltak az angol légierők.

A földközitengeri harcok úgy kívánták, hogy az Anglia ellen küldött olasz hadtest Belgiumból visszament Itáliába, sőt német kötelékek is Bardia eleste után megjelentek a Földközi-tenger felett. Az angol hadvezetőség jelentős mennyiségben vont össze hajóegységeket, hogy az északafrikai helyi sikerek további kiaknázását nyugat felé biztosítsa és az olasz összeköttetést az anyaország felé bénítsa. Ezek ellen már január 10-én eredményesen léptek fel szicíliai alapjaikról a német zuhanóbombázó kötelékek rombolók biztosítása mellett. Az Eszak-Afrikában összevont tekintélyes, kb. 1000 gépből álló angol légierővel szemben most már egy teljes német légihadtest is szemben áll az olasz repülőkön kívül. Az északafrikai harcokban eddig az olasz légierő önfeláldozóan mutatkozott be és most német erősítéssel kétségkívül eredményesebben fogja az angolok propagandával jelentősen túlzott sikerét lefaragni. A harcok Tobruk előtti szakaszánál máris mutatkozik ennek hatása. Több támadást kapott Malta is, ahol sérült angol hajók tartózkodnak.

A görög-albán arcvonalon állóharc alakult ki részben a terep, részben az időjárási viszonyok következtében. Itt a két szembenálló angol és olasz légierő egymás összekötő vonalait és a kikötőket támadja. Olasz repülők Szaloniki és Athén, angol repülők Valona, Brindisi és Velence ellen intéztek kisebb légitámadásokat.

•

1941 elején az északafrikai sikerek dacára, már erősen mutatkozik az angol ellenálló erő gyengülése. A légi és tengeri háború az angol szigetországot mégis csak felőrli. Semleges jelentések, USA-megfigyelők megállapításai szerint itt az utolsó pillanat, amikor még Anglián az Egyesült Allamok segíthetnek. Az amerikai elnök el is követ mindent, hogy komoly segítséget nyujtson a demokrata angolszász testvérállamnak. A hadiszállítások fokozása nem fog még egyhamar érezhetően mutatkozni. Az USA-flotta riadókészültségbe helyezése és a légierő nagyszabású fejlesztése már többet sejtetnek az egyszerű gazdasági segítségnél, ami el is késhet. A totális államok iparát nem lehet az USA iparának teljesítményével és felépítésével összehasonlítani. Diktátori rendszabályokkal kell belenyúlni az USA hadigazdálkodásába, hogy a megszavazott dollármilliárdok eredményeként a termelés gyorsan, ugrásszerűleg emelkedjék. 1942 előtt ezt nem lehet várni, tehát az 1941-es év tényleg döntő lesz. Az európai élettérre és az orosz birodalom mérhetetlen nyersanyagkincseire támaszkodó német-olasz egységfront, az amerikát háborúba sodorni kívánó angol világbirodalommal szemben Japánt is fel tudja sorakoztatni. Az a nagy tengeri fölény, amit az angol-amerikai flotta jelent, nem tud csak az európai és afrikai szárazföldekkel szemben érvényesülni. Az USA légiereje a kívánt magas, 17.000-es gépszámot pedig csak 1942 végére éri el.

1941 tehát a háború döntő éve lesz.

B. T.



Olasz légvédelem munkában



A MAGYAR EJTŐERNYŐS NEM ISMER HALÁLFÉLELMET ÉS HADIFOGSÁGOT

A Trianon utáni feltámadás során rövid évek alatt pótoltuk mindazt, amit a trianoni láncokban elmulasztottunk és ma a világ egyik legjobban felszerelt, fegyelmezett és kiképzett hadserege a mienk. Gyalogságunk elsőrangú, tüzérségünk mintaszerű, légelhárításunk az elsők között van. Légierőnk az eddig korlátolt anyagi lehetőségek ellenére példát mutató eredményekkel büszkélkedhetik. Ráadásul itt vannak ejtőernyős alakulataink, amilyenekkel rajtunk kívül az egész világon alig pár nemzet dicsekedhetik. Az oroszokon, németeken, olaszokon kívül *nekünk vannak teljesen kiképzett ejtőernyőseink.*

Az angolok és franciák állítólag a háború megüzenése után alakították meg ejtőernyős csapataikat. Csodálatosképpen ezeket a csapatokat az egész háború alatt egyetlen izben sem vetették harcba. Ennek oka az lehet, hogy csupán az ejtőernyős keretlegénység alakult meg és tömeges kiképzésre még nem került a sor.

Olvassuk, hogy mintegy két hónappal ezelőtt Amerikában alakult meg az ejtőernyősök önkéntes légiója, mintegy 500 főnyi keretlegénységgel. Kiképzésükről még semmit sem tudni.

A német ejtőernyősök eredményei mindenki előtt ismeretesek, hiszen annakidején bámulatba ejtették az egész világot. Norvégiában ejtőernyősosztagok heteken keresztül állták a harcot a túlerőben lévő norvég és angol haderővel szemben és ugyancsak német ejtőernyősök foglalták el annakidején Hollandia csaknem valamennyi repülőterét, lehetővé téve ezzel a pár órával később repülőgépen érkező légigyalogságnak a sima és veszélytelen leszállást. Az ejtőernyősök és légigyalogság tartották megszállva aztán a derékhad megérkezéséig a fontos ipari központokat, hidakat, országútakat, vasúti csomópontokat, négy nap alatt kapitulációra kényszerítve a holland hadsereget.

A Romániának adott négynapos szovjetultimátummal szinte egyidőben orosz ejtőernyősök szálltak le az oroszok által kijelölt határ fontos útkereszteződéseinél, megakadályozva ezzel, hogy a visszavonuló román hadsereg kirabolja az országot, amint az Erdéllyel történt.

Olyan eredmények ezek, amelyeket nem lehet lebecsülni és megmosolyogni, mint ahogy még évekkel ezelőtt is lebecsültek, megmosolyogtak és fantasztának tartottak minden katonai szakértőt, aki komoly harci értéket jelentő tényezőként számolt az ejtőernyősökkel.

A német és orosz ejtőernyősök kiképzésére csak eredményeik alapján következtethetünk, *a magyar ejtőernyősök kiképzését személyes tapasztalatból ismerjük.* Erről előljáróban csak annyit, hogy a magyar ejtőernyősök sem maradnak a világ nagy ejtőernyős alakulatai mögött.

A magyar ejtőernyősöket, mint mindenütt a világon, *önkéntes jelentkezők közül* válogatják ki. A csapattesteknél szolgálatot teljesítő

katonákat szólítják fel önkéntes jelentkezésre.

A magyar honvéd dicséretére szolgál, hogy: *rengeteg a jelentkező.* Szinte mindenki ejtőernyős akar lenni, hogy büszkén viselhesse a halálfejes ejtőernyős jelvényt.

A jelentkezőket *orvosi vizsgára utasítják.* Ez talán a legkomolyabb és legalaposabb orvosi vizsgálat, amelyet az orvosi tudomány ismer. Talpától a feje búbjáig megvizsgálják az ejtőernyős-jelöltet, megnézik szívét, tüdejét, összes belső szerveit. Megmérik vérnyomását, idegreakcióit, kikutatják, nem szenved-e valami öröklött bajban. Kikérdezik szülei milyen betegségben haltak meg, megállapítják, nem hülékeny-e, hajlamos-e a hízásra. A legaprólékosabban megvizsgálják a csontrendszerét, *különösen a kar és láb izületeit.* Megvizsgálják, rendben van-e a füle, a szeme, nem szédülékeny-e. Ezerféle kérdésre kell felelnie a jelöltnek, amíg az orvosok ajkáról elhangzik a boldogító: »Alkalmas!«

Ha a jelölt minden tekintetben meg is felelne, *de operációt hajtottak egyszer végre már rajta: eleve alkalmatlan.* Ugyanez az eset, ha a jelölt családjában luetikus megbetegedés fordult volna elő. Első esetben azért, mert ejtőernyősugrás alkalmával a régi operáció sebe könnyen felszakadhatna, utóbbiban pedig azért, mert a lues köztudomásúlag megviseli az idegpályákat, *az ejtőernyősnek pedig mindig, minden körülmények között ura kell maradnia idegeinek.*

Leginkább a magas, sovány, izmoslábszárú — mondjuk: futballista-típus — alkalmas ejtőernyősnek. Ez az az embertípus, amely legjobban bírja a fáradalmakat és szervezete legjobban ellenáll a kiképzés során előforduló fizikai erőpróbának.

A kiképzés próbatevései bizony nem mindennapiak átlagos szervezet számára. Az ejtőernyőugrás egész embert követel, azt is a legjavából. Ejtőernyősnek csakis egészen rendkívüli katonaerényekkel rendelkező egyének alkalmasak. Az ejtőernyős: bátor, harcias, önfeláldozó, fegyelmezett lélek a legizmosabb, legkisportoltabb, legegészségesebb testben.

Éppen ezért az ejtőernyős kiképzése is kettős irányú: *testi* és *lelki nevelés.*

Az ejtőernyős újoncról az orvosi vizsgálat alkalmával még csak azt állapították meg, hogy *testileg* alkalmas ejtőernyősnek. Ez azonban még nem elég. Hiába a legkeményebb, legegészségesebb, legizmosabb test, ha a lélek nincs eltöltve azzal a magasabbrendű elszántsággal és harckészséggel, a haláltmegvetésig menő önfeláldozással, amelyeket összefoglalva talán legegyszerűbben *ejtőernyős szellemnek* nevezhetünk.

Vigyázzunk azonban: ne essünk túlzásokba.

Az ejtőernyős ember, katona, csupán *»katonább katona«* és ha lehet ezt mondani: fegyelmezettebb, elszántabb, önfeláldozóbb, kötelességtudóbb, mint az egyszerű csapatharcos.

Nem is lehet máskép. *Különleges és nagy feladatai különleges felelősséggel járnak és kivételes képességeket kívánnak tőle.* Elképzelhető, hogy hátul, az ellenség vonalai mögött, nem lehet kapkodni. A parancsnoknak meg kell győződve lennie arról, amikor elrendel valamit, hogy *parancsát minden körülmények között teljesíteni fogják.* Itt minden perc késedelem a vállalkozásban résztvevő összes ejtőernyősök pusztulásával járhat. Itt minden harcosnak szinte nem is tíz, hanem ötven embert kell kitennie és úgy kell kötelességét teljesítenie, mintha nem csak a maga és bajtársai, hanem az egész nemzet élete-sorsa függne tőle.

Ezt a szellemet oltják bele az ejtőernyősökbe attól a naptól kezdve, hogy átlépték az ejtőernyős laktanya küszöbét. Öntudatra nevelik és ébresztgetik bennük a *kezdeményezés erényét.* Ezt nem úgy kell érteni, hogy mindenki megy a maga feje után, hanem úgy, hogyha az ejtőernyős válságos helyzetbe kerül és kénytelen a maga erejéből, egyedül kivágni magát, ne essék kétségbe, hanem találja meg minden külső segítség nélkül a bajból kivezető utat.

Az ejtőernyősök kiképzése *végtelenül gondos és alapos.* Mint mondottuk, a nevelés kettős: lelki és testi. A kettő egymással párhuzamosan folyik. Az ejtőernyős újonc egyebet nem hall a kiképzés első napjaiban elöljáróitól, minthogy:

— *Most eredj vissza, amig még lehet.* Jelentkezz vissza a csapattesthez, mert később aztán nem kerülsz vissza élve innen! Innen élve még senki el nem ment. Minden ejtőernyős fiatalon hal meg! . . .

Ez alatt az értendő, hogy a leghidegebb tárgyilagossággal magyarázzák az ejtőernyugrás fortélyait, soha nem feledvén el hozzátenni, hogy: *»Ide nem való olyan ember, aki gondol a halálra«.*

Az »ijesztgetésnek« azonban nem igen van hatása. Az újoncok összenéznek és állnak tovább feszesen, dacosan, eleven tiltakozásként, mintha azt mondanák: »Mi aztán nem megyünk innen egy tapodtat sem . . .«

Ez a »lelki lebeszélés« egyrészt arravaló, hogy azokat, akikben az ejtőernyős szellem nem él a kívánt mértékben, idejében eltanácsolja az ejtőernyősök kötelékéből. Hiszen attól, hogy valaki lelkileg nem alkalmas ejtőernyősnek, igen jó tűzér vagy gyalogos lehet. Másrészt arra jó, hogy hozzászoktassa az újoncokat az ugrás és az azt követő veszélyek gondolatához.

Hetek alatt alig pár ember jelentkezik vissza. Aki viszont ottmarad, arra aztán minden körülmények között lehet számítani.

Ezek azok az emberek, akik mosolyognak a legnagyobb megpróbáltatásokon és hidegvérűek maradnak a legnagyobb veszélyben is. Órólúk szól a magyar ejtőernyősök jelmondata: *»Az ejtőernyős halálfélelmet és hadifogságot nem ismer«.*

Közben pedig folyik a testi és katonai kiképzés, amely az ejtőernyősök harci értékét van hivatva a legmagasabb fokra fejleszteni.

Miből áll ez?

Elsősorban *tornából.* A legnehezebb, a szervezet minden izmát, minden porcikáját arányosan és hihetetlen gyorsasággal erősítő tornából, amely megedzi, szinte megacélozza az ejtőernyős újoncokat. Milyen tornarendszer ez? Nem mondhatjuk, hogy új rendszer, inkább az összes rendszerek ügyes egységesítése. *Van benne a japán dzsiu-dzsicuból, a német Meysendick-rendszerből és a svéd tornából egyaránt.* Alkalmazott torna. A hangsúly a láb izmain van. Ezeket kell elsősorban erősíteni, mert akármilyen erős is az újonc lába, az ejtőernyőugrással járó különleges erőfeszítéseket külön edzés nélkül talán még sem tudná elviselni.

A fizikai kiképzés céljaira minden tornaeszköz rendelkezésre áll. Az újoncok futballoznak, labdáznak, futnak, kerékpároznak, bokszolnak, mindezeken felül pedig kötelező használniok a laktanya udvarán elhelyezett tornaszereket: gyűrűhintát, mászópóznákat, kötelet, korlátokat, nyujtót, ugrópályákat. Télen nagy síturákat tesznek az ejtőernyősök, hogy megtartsák erőnlétüket.

Ideális sportszerű élet ez, amelynek természetesen megvannak a maga nehézségei is. A test puha és kényelmes. Be kell törni. Az első napokban jelentkezik az *izomláz.* Nem bírják mozgatni lábukat, karjukat, minden porcikájuk sajog, éget, fáj. Ezt azonban meg kell szokni. »Lazsálni«, »amerikázni« — nem lehet. Aki nem végzi lelkiismeretesen a kötelező tornagyakorlatokat, maga issza meg a levét. Az etőernyőugrás nem gyerekjáték: csakis kisportolt ember képes rá.

Figyelmeztetnek is mindenkit a tornaórákon, hogy mit csinál, a maga érdekében csinálja. Ejtőernyőugrás alkalmával veszi majd hasznát.

Az ejtőernyősöknél van talán a legszigorúbb, spártai és éppen ezért példás fegyelem. A legkisebb függelem-, vagy fegyelemsértésért laktanyafogság vagy szigorított jár.

Ezért van az, hogy az ejtőernyős a világ egyik legkötelességtudóbb katonája. Elmondunk egy esetet, amely nemrégiben történt egyik magyarországi ejtőernyős alakulatnál és amely fényesen világít rá az igazi ejtőernyős kötelességtudásra.

Az előzményekhez tudni kell, hogy az ejtőernyősök jelentős pótdíjat kapnak, a zsoldon kívül. A pótdíj bőségesen elegendő az ejtőernyős szükségleteire és igy . . fegyelmi vétség miatt történő megvonása érzékeny büntetés.

Történt, hogy egyik ejtőernyős század szabadságra ment. A szabadság csütörtök déli 12 óráig szólt. A vasúti korlátozások éppen a szabadság tartama alatt léptek életbe és így azt a vonatot, amelynek a csatlakozó állomásról kellett volna indulnia az ejtőernyősök állomáshelye felé, *nem indították*. Oten érkeztek meg a csatlakozási állomásra, ahol meglepődve értesültek arról, hogy vonatjuk csak estefelé lesz, tehát a legenyhébb számítás szerint is tíz órát késnek. Az ejtőernyős nem szokott kétségbeesni, ha bajba kerül. Kerítettek egy taxit és azon tették meg a hátralévő utat. Szabályszerűen jelentkeztek századparancsnokuknál és megkérték, hogy — jövőhavi pótdíjukra folyósítson *előleget*, de azonnal, mert kell.

— *Előleget?!* — dörgött rájuk a szigorú, de igazságos századparancsnok. .. *Minek az nektek?*

— Főhadnagy úr, alázatosan jelentem, *ki kell fizetnünk a taxit!*

— *Taxit?* — csodálkozott mégjobban a főhadnagy, — *milyen taxit?*

— Azt, alázatosan jelentem, amelylyel együtt jöttünk X-ből, hogy *pontosan beérkezzünk a laktanyába.*

Mondanunk sem kell, hogy a századparancsnok azonnal kifizettette a gazdasági hivatallal az összeget, amelyet aztán elsején levontak a pótdíjból.

Ahol ilyen kemény a fegyelem és szigorúság, nagyok a kedvezmények is. Az ejtőernyősök kapják — például — a lehető legjobb ellátást. A koszt jó, ízletes és változatos. *Sokan a szülői háznál sem ettek ilyen jó ételt.*

A katonának azonban minden vágya a szabadság. Nos, ebből az ejtőernyősöknél bőven kijut. Sehol annyi szabadságot nem kapnak a katonák, mint az ejtőernyősöknél. Annak idején, amikor Anglia felett igen megsűrűsödtek a viharfellegek, tréfásan mondogatta századparancsnokunk:

— *Az angol miniszterek nem mehetnek víkendre, annyi a dolguk... a magyar ejtőernyősök minden vasárnapra eltávozást kapnak.*

A parancsnokok szívesen adják a szabadságot és eltávozási engedélyt: a legénységnek szüksége van rá, hogy a komoly kiképzés közben legalább huszonnégy órára kikapcsolódjék és lelkében felfrissüljön.

Hétköznapokon azonban kemény ejtőernyősélet folyik a laktanyában.

Erről azonban a következő alkalommal.

Óvári-Öss József.



Szárnyról szárnyra

Rendkívül érdekes munkán dolgozik dr. *Scholtz* Gusztáv törzsorvos, a Légierők repülőorvosi karának vezetője. Tetőtőltalpig ismerteti könyvalakú művében a repülés és az ember viszonyát, ez lesz az első teljes magyar szakmunka a repüléssel kapcsolatos valamennyi orvosi problémáról. A repülőkörökben nagy érdeklődéssel várt könyv legkésőbb nyár elején jelenik meg, ideiglenes címe: *Amit a repülőnek testéről tudnia kell.*

✱

Ha már a repülőorvosi munkánál tartunk, eláruljuk, hogy a magyar repülőorvosi kar nemcsak laboratóriumi kísérleteket próbál ki önmagán nagyjelentőségű kutatómunkája során, hanem kipróbálja — magát a repülést is. De nem elégednek meg azzal, hogy a legismertebb magyar repülők legválogatottabb légifiguráit próbálják ki utasként, hanem — megtanulják a repülőgépvezetést, hogy otthonosak legyenek az első bátortalan kettős-felszállások fizikai és pszichikai tapasztalatain keresztül az első egyedülrepülés, az első feladatrepülés, távolsági repülés és minden repülőfeladat élményében.

Az ősszel négy repülőorvos kezdte meg elsőnek a repülőstanulást és négyen már elsőfokú motoros piloták. Az első négy repülőorvos:

Dr. *Gordon* Helmuth ezredorvos, dr. *Péter* László, dr. *Mészáros* Károly és dr. *Réthy* József főorvosok.

✱

Sok kedves karácsonyi repülőünnepségről tudunk. (A Légierők minden alakulatánál bensőséges, fenyőfás karácsonyi ünnep volt.) Az egyik legkedvesebb Esztergomban zajlott le Aero-Everéknél:

A gyárépület nagy szerelőcsarnokában jött össze a Repülőalap támogatásával középüzemmé fejlődött vállalkozás valamennyi dolgozója. A vezetőség — az élen a kevésszavú, szerény *Rubik* Ernővel — a tisztviselők, a repülőbarátok és a száznál már nagyobb létszámú munkássereg. A terített asztaloknál minden alkalmazottat egy-egy karácsonyi csomag várta és — magyar emberekről lévén szó — egy-egy üveg bor.

Mitter Lajos üzemvezető mondott testvéri köszöntőt, meghatódott ünnepi köszöntőt mondott dr. *Brenner* esztergomi h. polgármester, énekszámok, szavalatok következtek, majd a vezetőség részéről *Severlay* Zoltán kereskedelmi tanácsos beszélt. A munkásság részéről *Szűcs* és *Zellner* mesterek mondották el, hogy — ha lehet — a jövő esztendőben még pontosabb munkával segíti a munkásság a magyar repülést fejl dését.

Megható volt, mikor *vitéz Hefty* Frigyes a magyar sportrepülés szeretetét tolmácsolva, a szűkszavú *Rubik* Ernőt az egyik *Wright* szavaival jelemezte:

— A sas is madár, a papagály is. De a papagály sokat kiabál és rossz repülő, a sasnak nincs hangja — de gyönyörűen repül.

— Soha nem repültem be olyan *Rubik*gépet — fejezte be szavait, — amely ne lett volna jó...

... A megható repülőkarácsony háttere a nagy szerelőhelyiségben a HA—5004. volt, Rubik új műve, az első magyar kétszemélyes, kétkormányos vitorlázó teljesítménygép, a: *Cimbora.*

✱

A karácsonyi könyvpiac szenzációja, az egyik legolvasottabb magyar könyv, *Svachulay* Sándor csodálatosan szép munkája: *A természet aviatikusai.* Kilencezernél több példány elkelt belőle, a legtöbb középiskolás fiú karácsonyfája alatt ott volt.

Most olvassuk harmadszor a könyvet, amelynek a háború kiszélesedése ellenére nagy nemzetközi sikert jósolunk. Egy jóságos ember természetrajongó, repülésimádó életének lenyűgözően szépséges írása a könyv, laikus, szakértő csodálattal olvassa. *Cronin* a híres »Réztábla a kapu alatt« című könyvével nem tett nagyobb szolgálatot az orvos tiszta etikájának megismertetése érdekében, mint amennyit a repülésnek szolgál ezzel a könyvvel *Svachulay*, a magyar repülés tisztalelkű »nagy öreg«-je.

✱

Repülőorvos dolgával fejezzük be a mai repülőcsevegést.

Keskenyfilmet pergettek le előttünk. Van benne sokféle egyveleg: start, iskolakör, taucher, bukóforduló, sturc, előre-loping oldalról, dugóhúzó, stb., de mind-mind gépből.

Egyszerre színesre vált a film:

Gyönyörűséges kék ég, a gép orra előtt egy premier-planba tévedt bárányfelhő. A gép nekimegy, a mélykék ég szűkül, fogy, a habfehér felhő mindjobban dagad. Egy pillanatig elfed mindent, egy szemvillantás multán előttünk, alattunk, nekünkvágtató növekedéssel a legpompásabb magyar tájak egyike: a nyári dísz-szépségében ragyogó Margitsziget. Az *Oz*-ban és *Maeterlinck Kék Madár*-jában nem láttunk ilyen mesebeli, színorgiás szépséget.

A keskenyfilmet az egyik repülőorvos fotografálta légioperatőr-próbának, hogy mire egyes kísérleti filmfelvételekre kerül a sor, előre kellő gyakorlata és tájékozódottsága legyen a repülés közben megoldandó filmproblémák dolgában.



Légiharc

(Pfaunl E. rajza)

Egy bombavető terepasztal története

Az 1940 november hó 30-án kisugárzott rádióközvetítés beszámolt a Kassai Repülő Akadémia belső életéről.

Az egyik tantermi foglalkozás ismertetésénél említés történt az ott elhelyezett bombavető-terepasztalról is. A tájékoztatás azonban oly rövid volt, hogy a hallgatók zöme nem is vett tudomást róla. Hézagpótló munkát vélek teljesíteni, amikor érdeklődő ifjúságunk részére vázolni kívánom a bombavetés tantermi gyakorlásának említett szerény eszközét.

Tudvalévő, hogy a trianoni szerződés a katonai repülést a volt központi hatalmak (Ausztria-Magyarország, Bulgária és Németország) részére megtiltotta. Ismeretesek azok a szégyenteljes rendszabályok is, amelyek gúzsba kötötték a feltörni vágyó és fejlődni akaró életerőt. Élénken emlékünkben él még a multak története, amikor kényszer megoldások árán kellett alkalmazni olyan kiképzési módozatokat, amelyekkel a külvilág, főleg pedig az ellenséges érzületű szomszéd k-s államok kémszervezeteinek figyelmét kikerülve biztosítani kellett a hadirepülés kiképzésének folyamatosságát.

Sok gondot okozott a repülő harckiképzés végrehajtása. Ma már minden valamire való levente tudja, hogy a repülés és a repülőharc elsajátításához igen-igen sok gyakorlórepülés szükséges. Azt is tudja már mindenki, hogy az, aki állandó gyakorlatban tartását elhanyagolja — repülőkészségét is elveszti. Életfeltétel volt tehát, hogy a következő repülő sorványok kiképzését biztosítandó keret repülőtisztikar repülő képessége tökéletes legyen.

Igen sok repülés kell ahhoz, hogy a gép iránti bizalmatlanság feloldódjék az emberben. Még több ahhoz, hogy az előítéletek megszünjenek és tökéletes biztonságérzés ahhoz, hogy a hadirepülés különböző változataiban valaki otthonos legyen.

A fentiekkel azt akarom kifejezésre juttatni, hogy a hadirepülő minden tevékenységének ösztönszerűnek kell lenni.

A korszerű gyorsaságú repülőgép nem tűri a hajózó személyzet hosszadalmas tanulmányozásszerű bizonytalan és felületes munkáját a repülés alatt, mert az elmélyedés következtében pillanatok alatt elrepüli magát, harc esetén pedig észrevétlenül áldozatul eshetik az éberebb ellenség elhárító tüzének.

Olyan kiképzési eszközökre van tehát szükség, amelyek naponkénti használatával, a repülőgépben végzendő fogások, gépies, gondolkozás nélküli tevékenységgé válnak, nehogy az ellenséges légelhárítás túlzott figyelésével a főfeladat elhanyagoltassék.

Ily elmélkedésekkel foglalkoztam, amikor a Ludovika Akadémia II. Főcsoportja által kiképzendő repülő akadémikusok vezetésével biztak meg.

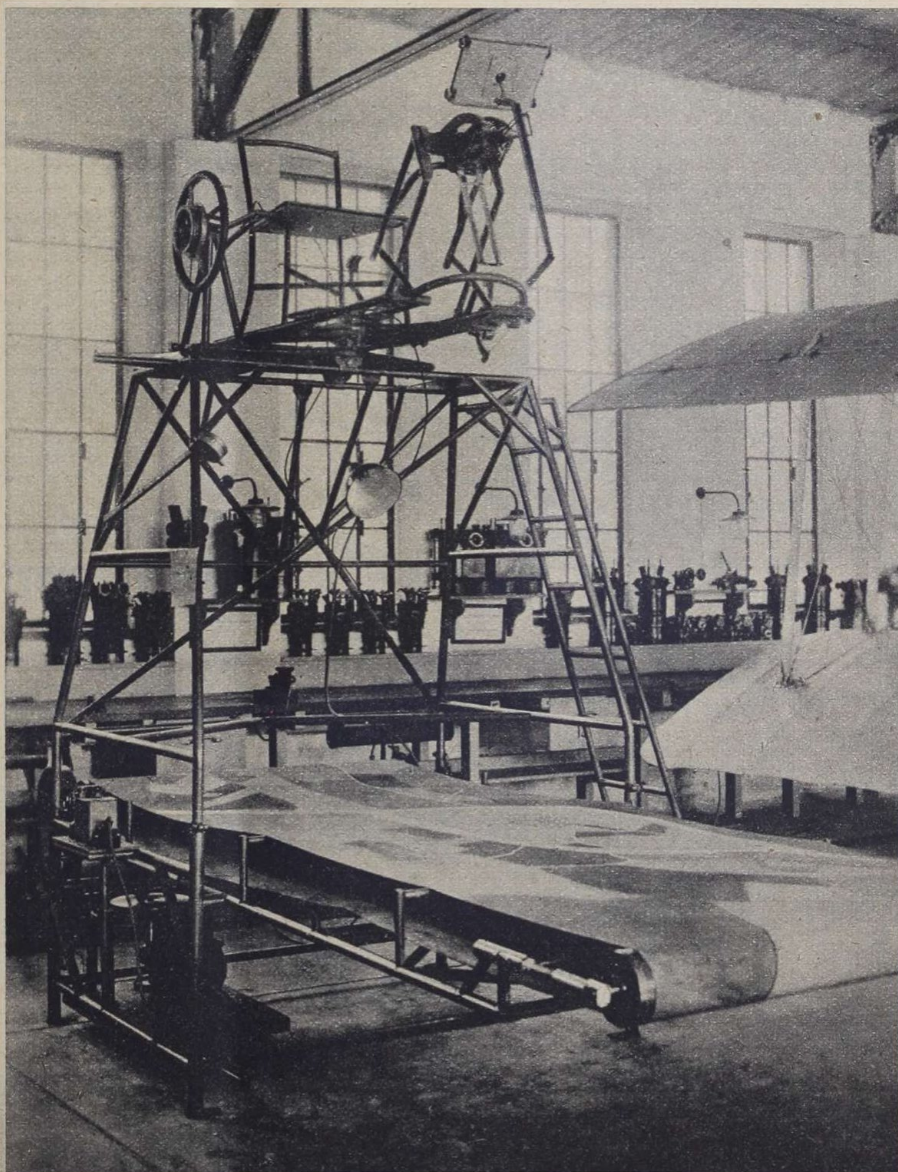
A kiképzési eszközök és módozatok tanulmányozásánál láttam, hogy az akadémikusok repülőkiképzése a lehetőségek határain belül biztosítva van, azonban harckiképzésük — éppen az ellenség ellenőrzése miatt teljesen elhanyagolt.

Igy támadt bennem a gondolat olyan kiképzési eszköz megalkotására, amelynek alkalmazásával a hiányok pótolva volnának.

Tekintettel arra, hogy az akadémikusok repülőgépről történő lőkiképzésére az iskolai évben — az egyéb tantárgyak tanítása miatt — sem idő, sem mód nem volt, a bombavetés súlykolásszerű gyakorlását tűztem ki célomul, mint amire minden repülőnek égető szüksége van.

Fáradozásaimban a Ludovika Akadémia II. Főcsoportja csak erkölcsileg támogathatott, mert kötött tanszerátalányával nem bírta volna el a költséges új kiképzési eszköz beszerzését. De különben is mint műszaki akadémiának elsőrendű célja volt a műszaki aks-ok tanszükségleteit kielégíteni.

Szándékaimmal végre is a repülőcsalád fejéhez fordultam, vitéz *Kenese Waldemár* altábornagy úr őnagyméltóságához, aki mindig megértéssel és bizalommal nézte az idegen beosztásban munkálkodó repülők tevékenységét. Mint az akkori légierő parancsnoka, maga is kiváló repülő és gyakorlati ember lévén, nagy érdeklődéssel fogadta javaslatomat és utasítást adott, hogy a légierő költségére készíttessék el az alanti bomba-terepasztal.



Bencze-féle bombavető gyakorlókészülék

A kapott felhatalmazás alapján és a siker reményében magamhoz kérettem az akadémiában parancsnokságom alatt szolgálatot teljesítő Buza-Kiss, Generzich századosokat és Horváth repülőmérnököt, akikkel közöltem terveimet. A kivitelt illetőleg rajzokkal tájékoztattam őket, majd utasítottam Horváth mérnököt, hogy előbb papiroson tervezze meg a következőket:

Szerkesszen meg egy két és félméter magas híd szerkezetű emelvényt, amelynek a tetején repülőgépet helyettesítő ülés van. Az ülésnek, a megfigyelőtiszt tevékenységének megfelelően, lábemeltyű és kerékkormány segítségével — a repülőgép kormányzásához hasonlóan — minden irányban mozgathatónak kell lenni.

Az ülés alatt kétméter mélyen, egy előre kinyúló térképasztal legyen, amelyen egy szőnyegre festett térkép, a repülőgép haladási irányával szembe haladjon.

A megfigyelő ülés elején egy állvány legyen, amelyre a Hódy-féle bombavető célzókészülék felszerelhető. A célzókészüléken át, a kétméter mélyben elvonuló térkép a terepet érzékelteti, amelynek egyezményes jelei képezik a leküzdendő bombacélokat.

További követelménykép megadtam, hogy a térképszőnyeg mozgatását villanymotor segítségével képzelem. De a mozgás gyorsaságának arányban kell lenni a különböző magasságban való repülés korszerű sebességével.

Érzékeltetni akartam a bomba esési idejét is. Ezért Buza—Kis és Generzich repülőszázadosokkal táblázatot szerkesztettem, amelyben a különböző magasságokból lehulló bombák esési adatai voltak feltüntetve. Ennek megfelelően késleltető műszert is szerkesztettem, amit a terep futószőnyegének hajtóműve működtetett. Ezzel az eljárással elérhető volt az az érzékeltetés, hogy a feladat szerinti bomba kioldás pillanatától, a kétméter magasságból leeső kis bombautánzat csak akkor fúródott a szőnyeg bombacéljába, amint az, pl. egy 300 km-es sebességű, 3000 m magasan haladó gépből való ledobás után a földre esnék.

A rajzok szerint feltüntetett tervet Csiky repülőmérnök oldotta meg, akinek érdeme egyszersmind a villanymotor hajtóerejének gyorsabb és lassúbb változtathatóságának szabályozása és a késleltető műszer megoldása.

A feltételek megadása után a bombavető-terepasztal a Repülőanyagszertár műhelyében el is készült és rendeltetési helyére a Hűvösvölgyi Akadémiára került. Itt már csak a térképszőnyeg megfestésére került a sor, amit, a sok karikatura elkövetőjére, Fejes akadémikusra biztam.

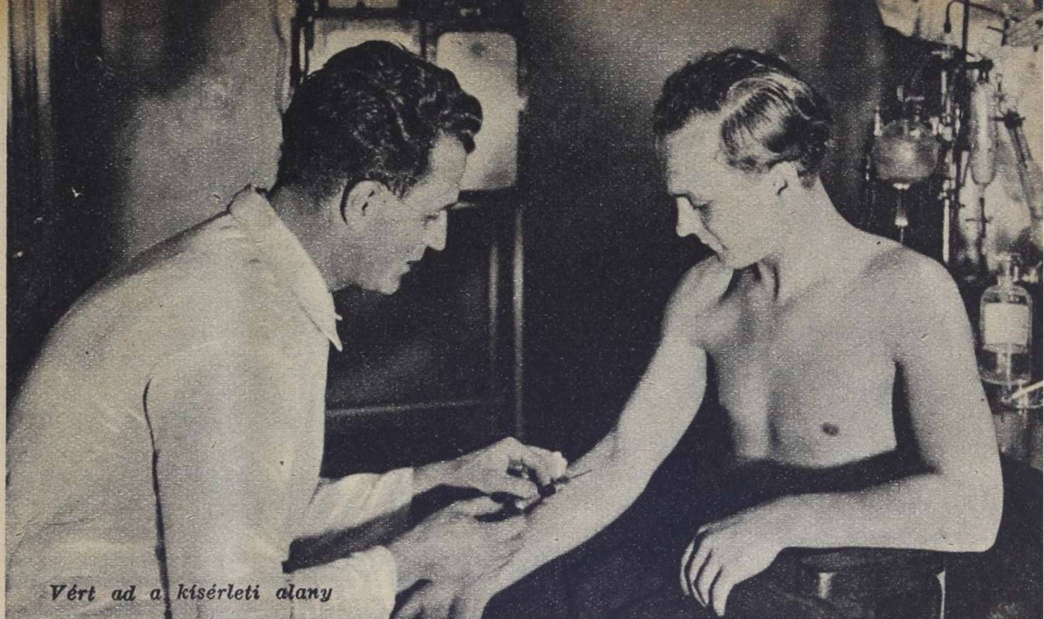
Igen nagy örömöm tellett a készülékben, mert szórakoztató játék jellegével hatott. Szívesen foglalkoztak vele az akadémikusok. Elértem vele a célt, mert a játéknak maradandó értéke lett. Kedvenc szórakozásává lett a repülő aks-oknak és a gyakorlati kiképzések alkalmával vetélkedtek egymással, hogy minél pontosabb találatokat érhessenek el. A sok gyakorlat a végén is azt eredményezte, hogy célzókészülék nélkül is igen szép sikert értek el.

A Ludovika II. megszünésével a bomba-terepasztal a Horthy Miklós Repülő Akadémiára került, ahol az utódok mérlegelésére van bízva, hogy — jobb eszköz hiányában — értékelik-e, vagy sem.

Jó repülést!

Bencze István alezredes.

A nagy magasságokhoz hozzászokik az emberi szervezet


Vért ad a kísérleti alany

Rendkívül érdekes kísérletsorozatot végeznek a repülő orvosok a légierők magassági repülővizsgáló és kutató állomásán egy idő óta. Azt keresik, kutatják önkéntjelentkezőkön: *hogyan lehet a magasságokhoz hozzászoktatni az embereket?* A kísérlet-sorozatot önként jelentkezőkön végzik, ismert sportrepülőkön, elsőnek jelentkeztek maguk a repülőorvosok. A jelentkezők soraiban van egy lelkes úrileány is, a kertészeti főiskola hallgatója, akit a repülésszeretet vitt a rendkívül érdekes, de nem mindig kellemes, sőt: még vértadást is kívánó kísérletekhez.

A magassági repülővizsgáló és kutató állomások — mint egy alkalommal már megírtuk a *Magyar Szárnyak*-ban — modern, teljesen korszerű, nagyértékű, alacsony-nyomású kamrát állítottak fel, amelyben levegőritkítás segítségével akár 20.000 méteres magasságot is elő lehet állítani. A vizsgálatok első fázisa — hogy a magyar repülőket a magassági repülésre való alkalmasság szempontjából is ellenőrizzék — már befejeződött. A most folyamatban lévő és eredményekben már eddig is jelentős vizsgálatok a magassági repülésektől a nagy magasságokban való huzamosabb tartózkodás elérésére törekednek. Azt kutatják: hogyan védekezik a szervezet a nagy magasságokban való tartózkodás esetén a magassági betegség ellen?

Végignéztünk egy kísérletsorozatot és közben megkértük az egyik repülőorvost, ismertesse a *Magyar Szárnyak*kal a kísérletek előzményét és az eddig tapasztaltakat. Minden repülőt igen közelről érdekel a kapott felvilágosítás:

— Az már köztudomású minden repülő előtt — mondja a repülőorvos, — hogy az ember más, meg nem szokott életkörülmények közé kerül a nagy magasságokban. Átlag 3—4000 méteren felül — ha oxigénlélegző készüléket nem alkalmazunk, már jelentkezik az emberen a csökkent oxigénellátás eredménye, a magassági betegség kezdő szimptomája: derűsen, jól érzi magát, de mozdulatai meglassúdnak, figyelőképessége egyre romlik, elhatározó képessége gyengül. Feljebb már ájulás vagy halál következhet.

— Az ember pedig szoktatással elbirja a magasságot. Évszázadok óta élnek 4500—5000 méteres magasságban a délamerikai Andesekben és Tibetben emberek. Az egyik Himalája-expedició alkalmával pedig két angol kutató légzőkészülék nélkül órákat töltött 8000 méteres magasságban, amelyet hónapok alatt fokozatosan értek el.

— Nem is kell hangsúlyozni, milyen fontos a repülőnél, hogy mennél nagyobb magasságot birjon el oxigénbelélegzés nélkül. A laikus természetesen azt gondolja erre, hogy miért fontos, amikor ott az oxigén-belélegző, egyszeriben magára kapcsolja a repülő 4000 méter után és kiküszöbölte a nehézségeket, megelőzte a magassági betegséget. De a repülőnek — és itt következik a repülő-orvos munkája — mindenre gondolni kell. A többek között arra is, hogy az oxigén-belélegző felmondja a szolgálatot. Ilyen esetben nem közömbös az a körülmény, hogy a repülő hogyan birja a magasságot? Ha nem birja, elájul, vagy — vegyük a rosszabb esetet — meghal. Vele együtt pusztul a hajózó személyzet, maga a gép. A legkönnyebb esetben, ha a magasságot nem birván, gyors magasságvesztéssel lebukik a biztonságosabb, alacsonyabb régiókba, önmagát, bajtársait, utasait, gépét esetleg megmenti, de célját, feladatát elvégezni képtelen volt.

A magyar kísérletekre a fenti általános szempontok után azért is nagy szükség van, mert a magasságokhoz való szoktatás külföldi kísérleteinek eredményeit a háború kiszélesedése következtében nem hozzák nyilvánosságra.

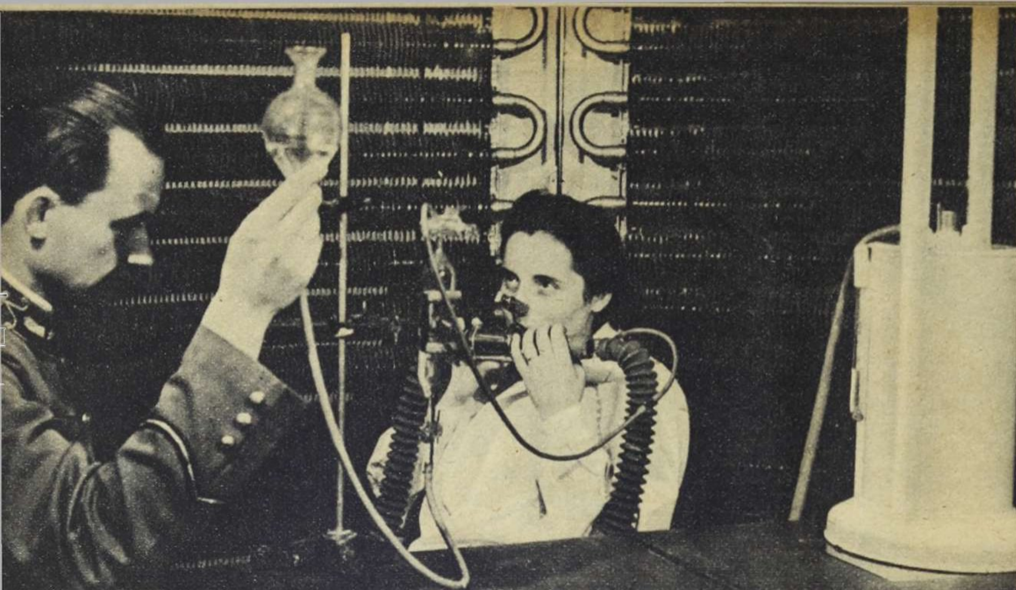
— Nyilvánvaló — folytatja a repülőorvos —, hogy az a repülő, aki megszokta a magasságokat, oxigén-készülék nélkül is odafent maradhat, ha csak bizonyos ideig is és így a magassági repülés biztonságát jelenti.

Az állatvilág magasságjáróiról — a 3000 méter alá ritkán ereszkedő kondorkeselyűről és a lámáról megállapították, hogy szervezetük az évezredes fajfejlődés során átalakult. A nagy magasságokhoz azzal alkalmazkodnak, hogy vörös vérsejtjeik — a vörös vérsejt szállítja az oxigént — az alacsonyabb nyomás mellett rendelkezésre álló »kevesebb« oxigénből többet, tehát eleget tudnak felvenni. Emellett több vörös vérsejtjük is van. A másik alkalmazkodó szervezet-mechanizmust a generációk óta nagy magasságokban élő embereknél figyelték meg, akik a nagy magasságban való bajnélküli megélést fokozott számú vörös vérsejtjeiknek és jó légzéstechnikájuknak köszönhetik.

— A repülő azonban gyorsan és hirtelen jut nagy magasságokba, itt a szervezet mechanizmusának más segítő alkalmazkodásra is szüksége van. A vizsgálódások azt bizonyítják, hogy nagy magasságba való hirtelen emelkedésnél a szervezet — a többek között — úgy igyekszik biztosítani az élethez szükséges elegendő oxigén-mennyiséget, hogy a lép egy csomó vörös vérsejtet a vérpályába lök.

Nyilvánvaló, hogy a repülésben a nagyobb magasságokhoz való szoktatás a szervezet mechanizmusát szoktatja voltaképpen az alkalmazkodáshoz. A most folyó magyar kísérletsorozat először azt állapítja meg, hogy kik alkalmasabbak a magasságok elviseléséhez, a szervezet


Vérsejteket számol mikroszkópon az asszisztensnő



Légzésmintát vesznek, az alacsonynyomású kamra 5000 méteres magasságában

hogyan alkalmazkodik, hogyan erősödik az alkalmazkodásban a szoktatás során, de a legfontosabb kísérleti cél annak a megállapítása, hogy melyik a leggazdaságosabb és legcélravezetőbb szoktatási módszer.

— A vizsgálatok során — mondja még a repülő-orvos — az emberi szervezet oxigén-ellátottságát ellenőrizzük. Az az ember lesz a magassági betegség szempontjából ellenállóképesebb, akinek tüdeje — máshoz viszonyítva — egyforma légnyomás mellett — több oxigént vesz fel és akinek szövetei több oxigént tartalmaznak.

Nézzünk most végig egy érdekes kísérlet-sorozatot:

A földön, majd bent az alacsony-nyomású kamrában, a levegő ritkításával előállított 5000 méteres magasságban — a repülő-orvosok ezt így mondják: névleges magasságban — ellenőrzik a szervezet oxigén-ellátottságát. A repülőorvosok egymáson végezték az első kísérleteket, majd a sportrepülők közül *Tasnádi* László, *Bollmann* Béla, *Szamolányi* Károly jelentkeztek, azután *Czébesz* Pál, az aerodinamikai intézet mérnöke, majd a repülő-nők közül elsőnek: *Czékus* Erzsébet.

A kísérletek során azt ellenőrizték, hogy a kétféle magasságban hogyan voltak ellátva oxigénnel a tüdő, a vér, a testszövetek?

Kedves, alacsony, vidám úrileány a »kísérleti alany« most: *Rontskovits* Ilona, a kutatóállomás egyik asszisztensnőjének huga. Maga az asszisztensnő is átesett már a kísérleti vizsgálatokon. Tüdővizsgálat következik. Orrát csiptetővel zárják el, a száján keresztül lélegezhet gumicsövön át tartályból. Szívesen tűri a vizsgálat apró kellemetlenségeit. Kilégzett levegőjét felfogják, nyomban analizálni viszik. Utána a tüdejében lévő levegő összeállítását ellenőrzik.

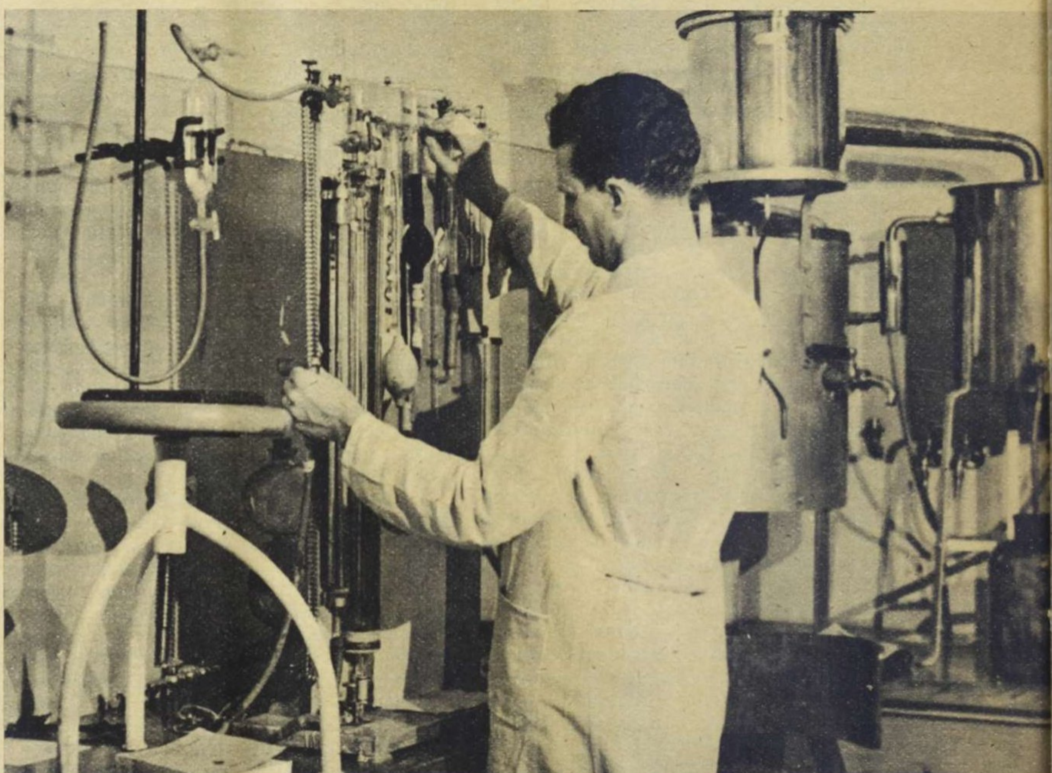
— Most a vérsejtek számát, a vér oxigén-ellátottságát kell megvizsgálnunk — mondja az egyik repülő-orvos — vért veszünk magától, Ilonka.

Szivesen gyüri fel jobbkarján blúza ujját. Elszorítják ereit, hogy a megduzzadt vénából injekciós fecskendővel néhány köbcentiméteres vért vegyenek tőle.

— Kedves dolog, — mondjuk — hogy a magyar repülésért ilyen kísérletsorozatnak veti alá magát.

Mosolyogva felel:

— Semmiség, igazán! Szívesen, kötelességből teszem!



Analizálják a vér oxigéntartalmát

Meg se szisszen, mosolyog, mikor az injekciós fecskendő tüje megszúrja.

5000 méteren következik légzésvétel, újból orrára, szájára szerelik a kilégzett levegőt felfogó készüléket.

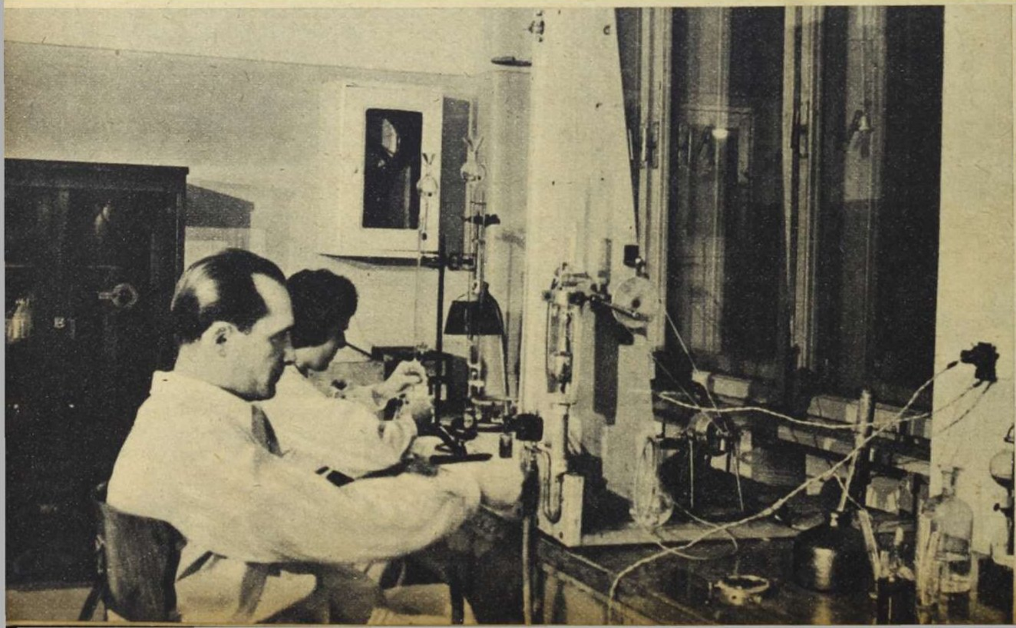
Ujabb légzés és vérvizsgálat céljaira két óra hosszáig tartózkodott az alacsony-nyomású kamra 5000 méteres magasságában.

— Nem volt kellemetlen?

— Dehogy! — feleli, — inkább kellemes. Jó mélyeket szuszoghattam, valóságos tavaszi levegőn »kiszellőztettem« magam...

...Tizennégy kísérleti alanyon végezték el a kísérleteket és már a tavasszal összeállítják a kísérletek adatai alapján, hogy melyik módszer lesz leggazdaságosabb és legcélravezetőbb a magyar repülők magassági szoktatásához.

Raczkó Lajos.



Repülőorvos vizsgálja a kilélegzett levegő oxigéntartalmát



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGIPOLITIKA, SZERVEZÉS

Dóczy Lóránd hadmérnökkari százados a Magyar Mérnök- és Építészegyletben előadást tartott a légierők közreműködéséről az 1940. tavaszi áradások alkalmával végrehajtott árvízvédelmi munkálatoknál. A repülők közreműködését annak idején Dóczy százados irányította s abban maga is ténylegesen résztvett. Beszámolóját népes és előkelő közönség hallgatta végig.

*

A gazdasági háborúnak egy új megnyilvánulását látja az oroszországi *Pravda* a német légitámadásokban, amelyeket az ipari központok, a kikötők és a brit tengerhajózás ellen egyre nagyobb méretekben hajtanak végre.

*

Anglia 1939-ben a légierőkre 205 millió, a haditengerészetre 149 millió és a szárazföldi hadseregre 161 millió fontot költött.

*

Az olasz szárazföldi hadsereggel együttműködő repülőcsapatok vezérfelügyelőjének alárendeltsége és hatásköre a következő: *a)* mint ezen csapatok parancsnoka, alá van rendelve a légierők vezérkari főnökének: kiképzési, műszaki, utánpótlási és szervezési szempontból; *b)* alá van rendelve a szárazföldi hadsereg vezérkari főnökének is: hadműveleti, valamint a szárazföldi hadsereg kiképzésével kapcsolatos ügyek szempontjából; *c)* a szárazföldi hadsereg vezérkari főnökének utasításai szerint vezeti a megfigyelőiskolát.

*

Az amerikai légierők átszervezésével kapcsolatban egy tábornokot altábornaggyá és négy ezredest tábornokká léptettek elő. A légierők vezérkari főnöke: *Clinton W. Russel* tábornok.

*

Változások az angol légierők vezetésében. A vadászrepülők parancsnokságát *Douglas* altábornagy vette át, aki *Dowding* vezértábornagynál, az eddigi parancsnoknál 11 évvel fiatalabb. Dowdingot az Egyesült Államokba vezényelték, ahol a repülőgépvásárló bizottság elnöke lett. Douglas eddig a légierők vezérkari főnökének helyettese volt. Helyére *Harris* altábornagy került. A fogságba jutott *Boyd* altábornagy helyét a léggömbgátparancsnokság tisztében *Gossade* tábornagy, a közelkeleti légierők vezérkari főnöki tisztében pedig *Tedder* tábornagy, a távolkeleti légierők 1936-tól 1938-ig volt parancsnoka foglalta el. A felsorolt személyi változások a fiatalabb korosztály előtérbejutását jelentik.

*

Előléptetések az angol légierők tábornoki karában. Altábornagyok lettek: Breese, Willock, Hards, McClaughry, Henderson, Park, Donald, Brand és Bottomley. Tábornokok lettek: Gallehawk, Probyn, Lees, Johnson, Pirie, Huskinson, Baker, Saundby, Stevenson, Cochrane, Cole-Hamilton és Croyton.

*

Weiss francia repülőtábornokot a légierők kötelékéből elbocsátották. Pierre Weiss Szahara-kutató repüléseivel tette nevét ismertté. Tapasztalatairól néhány könyvben is beszámolt. *Guy La Chambre* minisztersége alatt a légügyi minisztérium sajtó- és propagandaosztályát vezette. Ő adta ki a háború alatt a francia légügyi minisztérium hadijelentéseit, amelyek a helyzetet a valóságnál lényegesen kedvezőbb színben tüntették fel.

*

Leahy tengernagy, az Egyesült Államok Franciaországba akkreditált új nagykövete, korábban Porto Rico kormányzója volt. Ebben a minőségében sok erőfeszítést tett a portoricói légi és tengerészeti támaszpontok kiépítésére, amelyek legalább egy évvel előbbre vannak, mint a Karibiai-tenger körül fekvő többi támaszpontok. A védelmi berendezéseket két repülőtérrel egészítette ki, amelyek egyikén ejtőernyő ugrótorony is van ejtőernyős vadászok kiképzésére.

*

Az amerikai földi alapok (repülőterek és földi berendezések) megszervezésére első részletként 40 millió dollárt folyósított a pénzügyminiszter. Ebből 250 repülőtér felállítását, illetve kibővítését fogják végrehajtani.

*

A japán haditengerészet kötelékében két új repülőhadtestet állítottak fel.

*

Amerika ezentúl nem készpénzért, hanem kölcsön szállít repülőgépeket és egyéb hadianyagokat Angliának.

KATONAI REPÜLÉS.

A német légierők támadásai. 1940 június 25-től december 31-ig a német repülőgépek az angol szigetország ellen 2000 légitámadást hajtottak végre és 44.6 millió kg bombát dobtak le. A támadások közül 130 nagy bevetés volt, mikor is 100—700.000 kg bombát bocsátottak le katonai célpontokra. Egyedül London ellen 100 kisebb-nagyobb támadást intéztek. A kikötők ellen végrehajtott támadások száma 350. Az ipari központok ellen 80 nagy támadást és 325 kisebb támadást intéztek. 1000 volt a katonai célpontok ellen végrehajtott apróbb légi rajtaütéseknek a száma. Ilyen célpontok voltak: repülőterek, laktanyák, katonai táborok, tüzérségi állások, élelmiszerraktárak, üzemanyagraktárak, erőtelepek, közlekedési berendezések stb.

Az angol légierők vesztesége háromszorannyi volt, mint a németeké. (Számszerű adatokat nem közöl a német hivatalos jelentés.)

A ledobott bombák közül 43 millió kg rombolóbomba volt, 1.6 millió kg pedig gyujtóbomba.

Az angol repülők ugyanezen idő alatt csak szórványos légitámadásokat intéztek Németország ellen; ledobott bombáik súlya mindössze 4%-a volt az Angliában leszórt német bombáknak s a német főparancsnokság jelentése szerint az angol bombák nagyobbrészt polgári lakosság által lakott területekre estek, ahol 30 kórházat és 40 templomot, meg temetőt találtak el. A katonai és a gazdaságilag fontos célokban esett kár csekély.

*

Tizennyolcadik sebesülésébe belehalt egy német repülőtábornok. Wolff von Stutterheim repülőtábornok a világháború alatt gárdatisztként szolgált és tizenhétszer sebesült meg az ellenség fegyverétől. 1932-ben tanult meg repülni és a német légierők kötelékébe lépett. Júniusban a francia arcvonal fölött vívott légiharcokban tizennyolcadszor is megsebesült. December elején halt bele tizennyolcadik sérülésébe a hős repülőtábornok, akinek mellét a »Lovagkereszt« és a »Pour le Merite« díszítette.

*

A Westland »Lysander« típusú repülőgépeket az angol hadseregben közelfelderítésen kívül tüzérségi megfigyelésre, továbbá a földi csapatok lőszerrel és élelmiszerrel való ellátására is felhasználják.

*

Légoltalmi intézkedések Indiában. A kormány légoltalmi intézkedéseket léptetett életbe »váratlanul jövő légitámadások esetére«. A kormányépületeket és az értékesebb műemlékeket homokzsákfallal vették körül.

*

Pilótahiány Angliában. Az egyre érezhetőbb pilótahiány miatt újból felülvizsgálják azokat a 18—30 éves pilótajelölteket, akiket az első jelentkezés alkalmával alkalmatlanoknak nyilvánították és, ha alkalmasaknak találják, a haditengerészet légierőihez osztják be őket.

*

Törökország valamennyi városát elsötétítik november vége óta a nemzetvédelmi törvény alapján.

*

A kanadai repülőkiképzés. A repülőgépvezetők, megfigyelők és lövészek kiképzésének időtartamát Kanadában leszállították azzal a megokolással, hogy kiképzésük hiányosságait később alkalmuk lesz Anglia fölött harcszerű feltételek mellett kipótolni. Ezáltal évente nem 22.000, hanem 30.000 repülőnövendéket tudnak kiképezni. A »Militär Wochenblatt« szerint a csökkentett kiképzési idő valóságos oka nem más, mint az Angliában tapasztalható repülőhiány.

A legkorszerűbb angol haditengerészeti repülőgép: a Fairey »Fulmar«, amelyből a Földközi-tengeren nagyobb mennyiség van alkalmazásban. Sebesség tekintetében bármelyik szárazföldi repülőgéppel felveszi a versenyt.

LÉGIFORGALOM.

A Dél-Atlanti-óceán fölötti légiforgalmat ezentúl a Német Lufthansa helyett a braziliai Condor-Syndikátus fogja lebonyolítani. A légi vonal európai végállomása Lisszabon, közbeeső állomása pedig Las Palmas lesz. A használatba kerülő repülőgépekről még nem lehet biztosat tudni. Vagy négymotoros Focke Wulf Fw 200-típusú szárazföldi gépek, vagy pedig ugyancsak négymotoros Dornier Do 26-típusú vízirepülőgépek fogják a forgalmat fenntartani, braziliai felségjelzés mellett.

✱

A századik olasz óceánrepülés. A braziliai vállalat forgalmával párhuzamosan az olasz L. A. T. I. (Linee Aeree Transcontinentali Italiane) is zavartalanul fenntartja a légi összeköttetést Dél-Amerika és Európa között. Az olasz gépek a két földrész között december 1-én hajtották végre a századik menetrendszerű óceánrepülést.

✱

A Pan American Airways (P. A. A.) eddig a Newyork—Azorok—Lisszabon-vonalon bonyolította le a forgalmat Európa és Észak-Amerika között. A vállalat tervbevette a nyugat felé történő repülésnél az útirány megváltoztatását olyanformán, hogy a vonal a legrövidebb út helyett, lekerülne először Afrika nyugati partjaihoz, a portugál guineai Bolamáig, onnan nyugati irányt venne az angol Trinidad-szigetre, majd Porto Rico-szigetén át érné el Newyorkot. Ez a távolság a réginél lényegesen nagyobb, de a téli időszak alatt erre kedvezőbbek a szél- és felhőviszonyok és a rövidebb útszakaszok miatt több utast lehetne szállítani. Az út az új vonalon 54 órát vesz igénybe. Ebből a gép 49 órát tölt a levegőben.

Keleti irányban történő repülésnél megmaradna a régi vonal a Bermudákon és az Azorokon keresztül, azzal a különbséggel, hogy a gépek az Azoroknál nem szállnának vízre, mert ott a téli időszakban a tenger rendkívül viharos.

Egyébként a P. A. A. 1941 májusban várja hat új óceánjáró »Super Clipper« leszállítását a Boeing-gyártól, miáltal a mostani heti kétszeri járatokat heti négyszeri járatokra fogják sűríteni. (A vállalat atlantióceáni repüléseinek száma 1940. október közepéig 250 volt.)

Ugyanez a társaság bonyolítja le a légi forgalmat a Csendes-óceán fölött is a kontinens és az amerikai gyarmatok között. Szó van róla, hogy a légi járatokat a Fülöp-szigetekről tovább vezetik Singapore felé. A távolság itt 2400 km, amelyet megszakítás nélkül tesznek meg a repülőgépek. A Fülöp-szigetekről eddig csak Hongkongig volt légijáratuk az amerikaiaknak. Hongkongtól Singaporeig az angolok repültek. A közbeeső Indo-Kínának japán részről történt részleges megszállása az angolokat a járatok szüneteltetésére kényszerítette. Az ő helyüket foglalják el most az amerikaiak a manila (Fülöp-sziget)—singapore-i légijáratokkal.

✱

Sztratoszféra-repülőgépek az óceán fölött. Az amerikaiak eddig vízi repülőgépekkel bonyolították le a légiforgalmat az óceán fölött. Erre főleg az a körülmény kényszerítette őket, hogy a járatok megindulásának idején a közbeeső leszállóhelyeken nem állott rendelkezésre megfelelően kiépített repülőtér. Az utóbbi évek folyamán a helyzet e tekintetben megváltozott, ezért az amerikaiak négymotoros szárazföldi repülőgépek bevezetését tervezik. Olyan gépekről van szó, amelyek a nagy magasságban történő repülésre is alkalmasak s így nagyobb sebességet lehet velük elérni főleg azáltal, hogy módjukban áll felkeresni a legkedvezőbb irányú szélviszonyokat.

Ilyen sztratoszféra-szolgálatot kívánt bevezetni a Pan American Airways elsősorban Newyork és Amszterdam között, amely a politikai viszonyok változása folytán egyelőre meghiúsult, majd Los Angeles és Honolulu között a Csendes-óceánon, amely jelenleg megvalósulás előtt áll. A vállalat új gépei, melyek részint már szolgálatban állnak, részint rövidesen leszállításra kerülnek, valamennyien alkalmasak magassági repülésre. Igy a kilenc új vízi repülőgép és pedig a hat »Super Clipper« és a három »Strato Clipper«, valamint a mostanában megrendelt négymotoros szárazföldi gépek: a Douglas DC—4 és a Lockheed L—44 »Excalibur« valamenynyien sztratoszféra-gépek.

✱

Új repülőgépek készülnek az Air France részére. Az Air France részére a toulouse-i repülőgépgyárban 30 darab 4 motoros Bloch 161 típusú utasszállító repülőgép épül. A gépek 1942 közepére készülnek el és felfrissítik az Air France repülőgépállományát.

✱

A francia forgalmi pilóták korhatára. A svájci Interavia szerint a francia légiforgalomban alkalmazott repülőgépvezetőket 43-ik életévük betöltése után elbocsátják.

✱

A kanadai légiforgalomban 1939-ben 145.000 óra alatt kb. 17 millió km-t repültek. Utasok száma: 161.000, posta: 950.000 kg, áru: 10,500.000 kg volt. A forgalom az előző évihez képest némi visszaesést mutat, amit minden bizonnyal a háború okozott.

✱

15 éves a Lufthansa. Németország légiforgalmi vállalata: a Deutsche Lufthansa december 6-án ünnepelte fennállásának 15 éves fordulóját. Ezen a napon lépett a Lufthansa a régebbi Deutsche Aero Lloyd A. G. és a Junkers—Luftverkehr G. m. b. H. örökébe.

✱

Az United Air Lines amerikai légiforgalmi társaság repülőgépállománya 71 darab kétmotoros repülőgép.

✱

Háború esetén az amerikai forgalmi repülőgépeket azonnal a légierők rendelkezésére kell bocsátani, ahol szállító repülőgépként alkalmazzák azokat.

✱

Japán megindítja a légiforgalmat Tokió, Hanoi (Indo-Kína) és Bangkok (Sziám) között.

✱

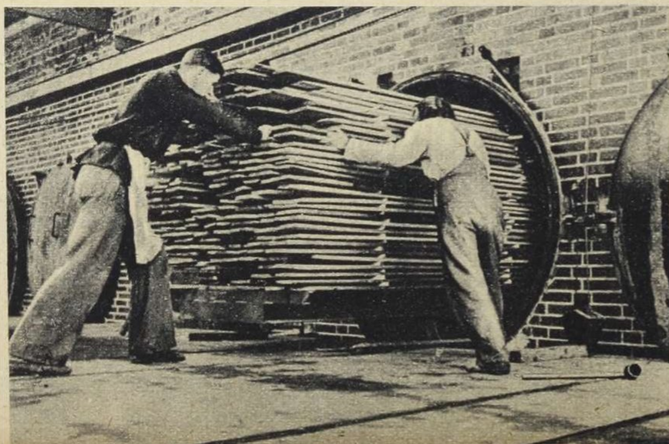
Anglia »Clipper«-eket vásárolt. Az angolok megvásároltak Amerikában három új óceánjáró repülőgépet, amelyekkel állítólag újra meg akarják nyitni a forgalmat Anglia és az Egyesült Államok között.

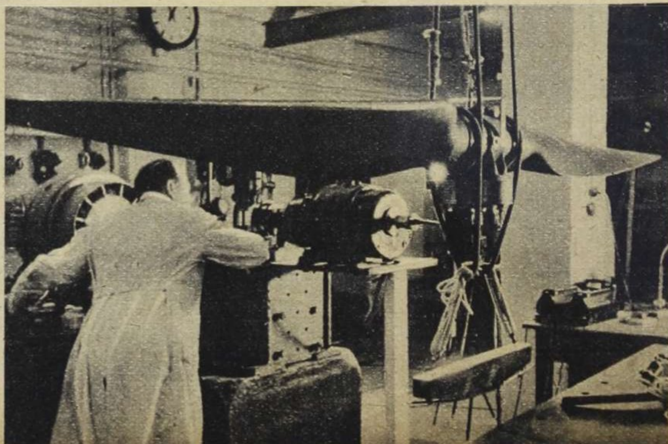
MŰSZAKI ÉS VEGYES HÍREK

Repülőelőadások a Mérnöki Továbbképző Intézetben. Február 17-től kezdve a Műegyetemen, dr. Mihailich Győző vezetése alatt álló Mérnöki Továbbképző Intézetben délután 5 és 8 óra között előadásokat tartanak a mérnöki ismeretek valamennyi tárgyköréből, köztük a repülésről is. Ezek a következők:

Fejezetek a korszerű aërodinamikából. 4 óra. Tartja: dr. *Anderlik* Előd egyetemi ny. r. tanár. Az előadások kivonata: Az aërodinamika fejlődése, alkalmazásának köre és az áramlástani alapfogalmak. Légellenállás, határréteg, folyadéksurlódás, örvények. A korszerű aërodinamika eredményeinek alkalmazása szárnyakra és légcsavarokra. A nagysebességű repülőgépekkel kapcsolatos áramlástani kérdések.

Készül a légcsavar





Válogatott fejezetek az anyagvizsgálat köréből. 11 óra. Tartja: dr. *Vér Tibor*, a Technilógiai és Anyagvizsgáló Intézet igazgatója, műegyetemi magántanár. Az előadások kivonata: Ismételt igénybevételek okozta törések — kifáradási jelenségek. A tartós folyásjelenségek és a tartós folyáshatár kérdése, stb.

Műszaki röntgenvizsgálat. 4 óra előadás, 2 óra gyakorlat. Tartja: *Gillemot* László okl. gépészmérnök, egyetemi adjunktus. Az előadások kivonata: A röntgenvizsgálat fizikai alapjai. A röntgenvizsgálat alkalmazása hegesztések, öntvények, hidak, kész gépegységek (pl. *repülőgép*) stb. vizsgálatára.

A könnyűfémek sajátságai és alkalmazása. 6 óra. Tartja: *Deniflée* Sándor okl. gépészmérnök, a Weiss Manfréd-gyár h. igazgatója. Az előadások kivonata: Alumíniumfinomítás, nemesítési eljárások, a rozsdásodás fajtái, a rozsdásodás elleni védelem, hegesztés, forrasztás, szegecselés. Az alumínium alkalmazása a *repülőgépépítésben* és szerepe egyéb iparágakban stb.

Repülőgépmótorok. 4 óra. Tartja: *Dóczy* Lóránd okl. gépészmérnök, hm. tk. százados. Az előadások kivonata: Fejlődéstörténeti áttekintés. A korszerű repülőmótor fejlődésének iránya és a fejlődést határoló körülmények. A magassági mótorok elérhető teljesítményfokozás alapelvei. Magassági mótorok elvi megoldásai. Korszerű magassági mótorok sűrítős hajtása. Az üzemanyagadagolás kérdései és automatái. A sűrítőkapcsolás megoldásai. A ma használatos korszerű, nagyteljesítményű repülőmótorok fő jellemzőinek és fontosabb építési alapelveinek ismertetése. A ma használatos önműködő légcsavarok szerkezeti és működési alapjai.

Repülőgépek. 4 óra. Tartja: *Barkász* Emil okl. gépészmérnök, hm. tk. alezredes. Az előadások kivonata: A korszerű repülőgépek szerkezeti anyagai és megoldásai. A teljesítményszámítások tökéletesedése az elmúlt évek folyamán.

A légitámadás hatása a jelen háború tapasztalatai alapján. 1 óra. Tartja: *Borsányi* Julián hm. tk. százados.

A felsoroltakon kívül a többi előadások közül is érinti néhány a repülés tárgykörét.

Az előadásokon elsősorban mérnökök és egyetemet végzettek, másodsorban az igazgató előzetes engedélye alapján, mint vendéghallgatók mások is résztvehetnek.

✱

A Packard-gyárban készülő Rolls-Royce repülőmotorok első példányai 1941 végén hagyják el a fékpadot.

✱

1940-ben az amerikai repülőgyárak munkagépeinek 70%-a több mint 10 esztendős volt. Mindaddig, amíg a munkagépeket fel nem frissitik, a repülőgépgyártásban nem fog jelentkezni az igazi »amerikai tempó«. 1941 végéig a munkagépgyárak teljes termelőképességét lefoglalták már az új megrendelések.

✱

Uj aluminiumgyár létesült Németországban 20 millió márka alaptőkével. A gyár könnyű fémötvözetek előállításával fog foglalkozni s így elsősorban a repülőgépgyártáshoz szükséges félkész anyagokat fogja szállítani. A gyár alapításában főleg az állami érdekeltséghez tartozó vállalatok vettek részt. A vállalat elnöke dr. Heinrich *Koppenberg*. A Junkers-gyár szintén kapcsolatban áll az új aluminium-művekkel.

✱

A kanadai repülőgépgyárakban 12.000 munkás dolgozik.

✱

Az angol De Havilland repülőgép- és mótorgyár most ünnepelte fennállásának huszadik évfordulóját. A gyár 1920-ban alakult meg 50.000 font alaptőkével. Az alaptőke azóta 600.000 fontra emelkedett. Számos iskola-, gyakorló-, sport- és forgalmi repülőgép került ki a gyárból. Ugyancsak a Havilland-gyár készítménye a léghűtéses, soros Gipsy-motor is, amely sport- és iskolarepülőgépek használatára világszerte elterjedt.

✱

Aranyérem sarlóval és kalapáccsal. A szovjetorosz forradalom november 7-i évfordulója alkalmából kitüntetésben részesült orosz vezetők között találjuk *Polikarpow* repülőgépszerkesztő nevét is, akit a Lenin-rend sarlóval és kalapáccsal díszitett aranyérmével tüntettek ki. Polikarpow a jelenleg Amerikában működő *Sikorsky* tanítványa. A magas kitüntetés arra enged következtetni, hogy az orosz repülőgépszerkesztésben Polikarpow jelentékeny érdemeket szerzett.

✱

A repülés biztonságával összefüggő kérdések vizsgálatára a *Registro Aeronautico Italiano* külön albizottságot létesitett. Az albizottságot az Olasz-Nemzeti Kutató Tanácsnak rendelték alá s élére *Crocco* tábornokot állították.

✱

A Norvégia számára megrendelt amerikai repülőgépek sorsa. A norvég kormány egy évvel ezelőtt 24 darab Northrop NPB—3 típusú felderítő és bombázó gépet, továbbá 36 darab egymótoros Douglas 8A—5 típusú bombázó gépet rendelt Amerikában. A gépeket a kanadai Torontóba szállítják, ahol azonban nem a brit hatóságok veszik át azokat, hanem egy norvég katonai bizottság, amely a brit kormánnyal érintkezésben áll.

✱

Az Egyesült Államok egyik leggyorsabb vadászgépe: a haditengerészet részére rendszeresített Vought—Sikorsky XF—4U—1 vadászgép. Hivatalos helyről is megerősitették, hogy a gép 1850 lóerős Pratt—Whitney Double Wasp-mótorral van felszerelve. Hamilton Standard állítható lépcsavarja van. A mélyfedelű gép törzse teljesen zárt. Sebessége 640 km/ó.

✱

Az amerikai »Stuka«. Az Egyesült Államokban készült legújabb zuhanó bombázó: a Republic »Guardsman« hét bombát visz. Egy 340 kg-osat a törzs alatt és hat 45 kg-os bombát a szárnyaik alatt. 950 lóerős Pratt—Whitney Twin Wasp mótor hajtja. Teljesítményi adatai még megerősítésre szorulnak. Sebessége valószínűleg bombák nélkül állítólag 480 km fölött van. Legnagyobb repülési távolsága 2900 km, emelkedési határa pedig 9000 m.

✱

Állítható lépcsavarok fából. Az állítható légcsavarokat eddig könnyű fémből készítették. Egy amerikai gyár — a Freedman Burnham Engineering Corp., Detroit — most fából készült állítható légcsavarokat készít, ahol csak a légcsavaragy van fémből. Az újfajta légcsavarokat 80 lóerős motoroknál használják, 2650 körüli fordulatszám mellett. Átmérő 1.9 m.

✱

A Hamilton-légcsavargyár Amerikában új gyártelepet állított fel 1000 munkással. Az új gyár 1941 elején kezdi meg működését.

✱

Az amerikai repülőiparban foglalkoztatott munkások létszáma egy év alatt 28.000-ről 165.000-re ugrott és 1941 júniusban — a »NewYork Times« szerint — 380.000-re fog emelkedni.

✱

Az amerikai légierők számára a következő megrendeléseket adták ki az iparnak:

A szárazföldi hadsereg légierői részére:

	millió dollár
A *Ford*-gyárnak 4000 darab Pratt—Whitney Double Wasp-mótorra	122.3
A *Curtiss—Wright*-gyárnak repülőgépekre	29.1
A *Weston*-gyárnak mótorokra	11.4
A *Bendix*-gyárnak repülőfegyverzetre	12.6
A *Bendix*-gyárnak műszerekre	4.1
A *Sperry*-gyárnak műszerekre	9.9
A *Vultee*-gyárnak gyárfejlesztésre	1.3
A *Square*-gyárnak magasságmérőkre	2.7

A haditengerészet légierői részére:

	millió dollár
Az *United Aircraft* részére Pratt—Whitney-mótorok szállítására	41.9
A *Consolidated*-gyár részére négymótoros távolfelderítő vízirepülőgépekre	18.5

A megrendelések teljes összege mintegy 257 millió dollárt, azaz 1.3 milliárd pengőt tesz ki.

Összehasonlító adatként közöljük, hogy Nagybritannia hadianyagrendelései Amerikában a háború kitörésétől 1940. év végéig mintegy 4000 millió dollárt, azaz 20 milliárd pengőt tettek ki. Ebben azonban nemcsak a repülőgép, hanem az egyéb hadianyag-megrendelések is bennfoglaltatnak.

✱

Villámcsapás a repülőgépen. A villámcsapás okozta repülőbalesetek a ritkaságok közé tartoznak. Amerikában egy Douglas DC—3 forgalmi gépet ért végzetes villámcsapás, amely a repülőgép vezetőit megölte és ezáltal a repülőgép lezuhanásához vezetett. Huszonegy utas és 4 fő személyzet halt repülőhalált. Egy másik balesetet szintén légköri zavarokra vezetett vissza Amerikában a balesetkivizsgáló bizottság.

Magyarországon is előfordult már, hogy villám csapott a repülőgépbe, de csak a szárnyból szakított le egy darab vásznat, egyéb bajt nem okozott.

MESE A REPÜLŐTÉREN

Írta: NAGYIVÁNYI ZOLTÁN

A teheráni repülőtér éttermében az álmosarcú iráni pincér alig győzi a frissen főtt, forró feketekávét felszolgálni. Nem csoda, hiszen ez az illatos, üdítő, keleti ital átmenetileg levezeti az idegességet, meg azután olyan parányi, aranyozott szélű, arab írással díszített csészékben szolgálják fel, hogy egy hajtásra könnyűszerrel ki lehet üríteni. Hát bizony, az idegességre elég nyomós ok merült fel, mert a bataviai gép ittrekedt, mégpedig alaposan. Hamadanból és Kermansahból egyaránt olyan kedvezőtlen időjárást jelentenek, hogy a parancsnokság nem meri a nehéz postagépet erre a különben is veszedelmes szakaszra elengedni. Úgy az Elburz-hegység nyúlványai, mint a vad kurd hegyek fölött olyan szélvihar dühöng, mely talán még egy tölgyfát is kitépne gyökerestől, ha az évezredes könnyelmű gazdálkodás ezeket a fenyegető, komor, szürke csúcsokat tövig el nem karsztosította volna. Ehhez elég annyit hozzátenni, hogy például Hamadan, a médek régi fővárosa húsz méter híján kétezer méteres magasságban épült... pedig ez még csak a város!... Teherántól Bagdadig a szaggatott, sziklás terep miatt baj esetén kényszerleszállásra alig lehet számítani, tehát marad a várakozás.

A két pilóta a néhány utassal egy asztal körül foglalt helyet, Jachje khán hordja a kávét és nemsokára bizonyosan komolyabb italra is sor kerülhet. Addig is azonban miről esne szó egy ilyen társaságban, mint a repülésről?...

Mindenkinek akad valamilyen előadni való élménye, csak egyedül Michail, a postagép idősebb, vezető pilótája hallgat. Egyik cigarettát a másik után sodorja az aranysárga, iráni dohányból, mely a Kaspi-tenger partján elterülő Mazanderán tartomány narancsligetei között kapja a szubtrópikus nap érlelő melegét.

Beszélhetnek itt körülötte Indiáról, a Nílus völgyéről, de akár az északamerikai legendás arányokról is, ez mind eltörpül a misztikus orosz birodalom titkai mellett. Willem, a holland másodpilóta ismeri a gyengéit és a tarka históriák előadása közben egy-egy ellenőrző pillantást vet a bajtársára, kiből alkalmas stimulációs szer segítségével, ihletett pillanatban a legkülönlegesebb történeteket lehet kicsalogatni. Titokban néhány szóból álló utasítást ad a Cyrus korából öröklött álommal küszködő frakkos pincérnek, aki a fajtájához illő nyugalommal egyenként szállítja eléje a rendelt italokat. A hollandus könyv nélkül tudja a kedvenc receptjeket. Például: ½ gin, ¼ sherry, ¼ cherry brandy és mindennek a tetejébe egy pohár hetvenöt fokos wodka, amit Teheránban a földrajzi szomszédságra való tekintettel be lehet szerezni... A kiszolgálást az a körülmény jelentékenyen megkönnyíti, hogy szalmaszálra nincsen szükség.

A koktél egy óvatlan pillanatban Michail elé kerül, aki szemrehányó pillantást vet a csábítóra, de a bagdadi időjelentés a döntő pillanatban elintézi a problémát... Az indulás lehetetlen... hangzik a szűkszavú távirat rezüméje és erre a nemes keverék olyan villámgyorsan tűnik el a torkán, mint a harmat a berber homokon.

— Hűvös van! — szólal meg hirtelen egy szőke szép asszony, ki Bombayben szállt fel a gépre, az ottani nedves pokoli hőséghez van szokva és az Elburz felől érkező szél miatt a gyönyörű vállára teríti a kazsmiri selyem lehelletszerű kendőjét.

— Minden hűvösségnek, hidegnek, de még a sarki vidékek örök jegének is a hölgyek az okai! — mondja hirtelen Michail úr a hosszú hallgatása után.

— Halljuk, halljuk, kérjük a magyarázatot — mondják minden oldalról és kíváncsi szempárok szegeződnek a vakmerő kijelentés szerzője felé. Willem hallgat, de lesütött szemmel a második poharat keveri.

Michail előbb rágyujt, óriási füstfelhőt bocsát a mennyezet felé, azután fölényes nyugalommal veszi fel a beszéd fonalát.

— A Léna völgyében repültem — kezdi feszült figyelem közben. — Irkuckból szállítottam vásárosokat a hideg nagy folyó fölött a jakutzki vásárra, mely minden év június elsején kezdődik és negyven napig tart.

— Negyven napig? — csodálkozott valaki az asztal füstbe burkolt végén.

— Igen, addig, — válaszolta a szónok bizonyos gőggel — mert minálunk Oroszországban ilyen arányokban beszélnek... Azelőtt — folytatta, megnyomva a szót — Irkuckból télen huszonegy napi számúton lehetett csak a jakutok fővárosába eljutni... Szóval odavittem az utasaimat és magam is szétnéztem a vásáron. Leginkább a mammutagyar-kereskedők sátrai kötötték le a figyelmemet és egy ilyen kalmár árulta el nekem a nők hiú nagy vétkének a titkát. Ezeket az agyarakat, — mondotta, a válogatott portékára mutatva — melyek több mint kétezer éve nyugosznak a tundrák jeges földjében, hol a felszíntől húsz-huszonöt centiméternyi mélységben nyáron is jeget lehet találni a moha alatt, valaha büszke, de szelíd és szabad állatok csak díszként viselték a Léna völgyében, hol az örök nyár jóltevő melegében az exotikus állatok nem féltek az embertől.

— Most következik a drámai fordulat — gondolta Willem és a második poharat a szónok elébe csusztatta.

— Igen, örök nyár honolt ott fent a mai arktikus zóna jéghideg vidékén. Az ezüst-, a kékrókák, a hermelinek, nercek és cobolyok gondtalanul játszadoztak az emberek virággal befuttatott, világos, szellős házai előtt, mikor a szerencsétlenség bekövetkezett.

A gonosz szellem, ki már akkor is minden lehető alkalommal beavatkozott a nők dolgaiba, hűvös lehelletet küldött a Fehér-tenger felől végig a Léna völgyén. Nagyon könnyű lett volna azt elviselni, például az a fiatal gavallér, ki egy faház faragott kerítésének támaszkodva udvarolt az ablakon kikönyöklő kisasszonynak, észre sem vette volna, ha a kényes szépség nem figyelmezteti:

— Fázom! — mondotta és a válla megborzongott. Ekkor, sajnos, éppen egy szépen fejlett ezüstróka hempergett a porban a kerítés előtt, játszi jókedvében, mire a lány rámutatott, szólván:

— Ha ennek a bundája a nyakamon lenne, úgy nem érezném a tenger fagyos leheletét.

Mit tehetett ugyan a boldogtalan udvarló egyebet, minthogy azon melegében agyonütötte az ártatlan állatot, azután megnyúzta, hogy a bundáját az imádottja fehér vállára kanyaríthassa.

— Ez még magában véve nem lett volna egy helyrehozhatatlan csapás, ha a többi kisasszony nem látta volna meg az illető nyakán a csábító díszt. Így azonban, hogy azonnal észrevették, mindegyik megkívánta és az udvarlók olyan nagyarányú vérontásba fogtak, hogy a nap érthető haragjában elfordult a bűnös vidéktől. A Léna völgye kihűlt, az állatok elvadultak, a meleghez szokott mammutok pedig lekerültek a moha alá a jégbe.

— Zárd be az ablakokat, Jachje khán — szólt most a kávés a pincérjéhez, mert a hőmérséklet érezhetően leszállott a teremben.

— Az Elburz meghallotta a mesét és megharagudott — szólalt meg Willem csendesen. — Nyugodtan lefekhetünk a szállodában, mert egy ilyen komoly hegységgel nem lehet tréfálni.

Az Európába vágyakozó bombayi szépség haragosan csomagolta el a kendőjét... alighanem elhitt valamit a lénai históriából... Hiszen, elvégre, ki tudja!...



Hitler vezér és kancellár katonái között töltötte a karácsonyt



Karácsony a flandriai partokon

KÉPES HÍRADÓ

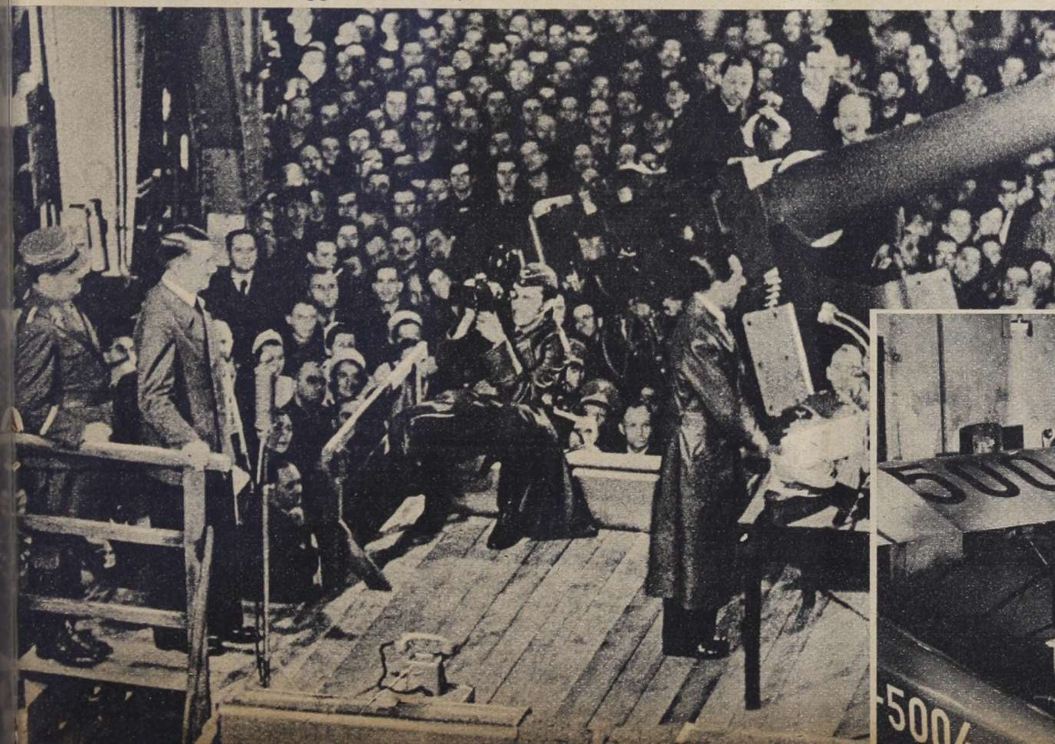


Megindult az új keskenyvágányú vasút Szászlekence és Kolozsnagyida között

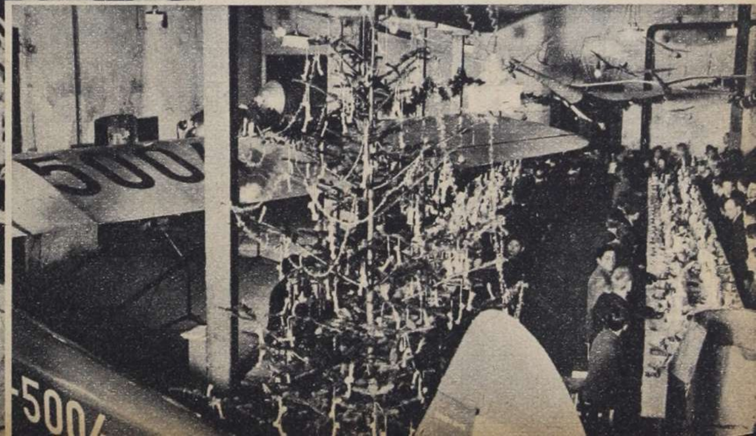
Hóman miniszter Németországban előadást tart



Hitler egy berlini hadfelszerelési üzem munkásaihoz beszél



Az Aero Ever repülőgépgyár karácsonya



REPÜLŐHŐSÖK MESÉLNEK

A franciaországi kitelepitett támpontra egymásután érkeznek vissza Anglia légiteréből a bombázók. Az »üzem« tevékenysége ma ismét John Bull fellegvára felett érte el tetőfokát. Újabb bombazápor zúdult Londonra.

A repülőtérparancsnok a hazatértek jelentését hallgatja:

— A látás odaát jó volt, a bombák hatása tisztán felismerhető. Támadásunk eredményes voltához nem fér kétség. Ékesszólóbb bizonyitékok, mint az égő gyártelepekről készült fényképfelvételek, már nem is kellhetnek.

— Minden gép visszajött?

— Nem, egy még hiányzik. A cél közelében láttuk utoljára, — fejezi be jelentését a kötelék vezetője.

A szerelő és hajózó személyzet egyaránt várakozó álláspontra helyezkedik. Egynémelyik lopva karórájára pillant. Idestova már félóra mult el és az eltűnt gépről még semmi hir. A feladat sikeres végrehajtása feletti öröm mosolya egymásután hal el az arcokon. Az örökké vidám repülők arca elkomorodik. Egyikük sem hagyja el helyét. Az élénk beszélgetésnek vége szakadt. Lassan kúszik előre az óramutató. Most már feszülten figyelik az eget, mintha ezen az úton tudhatnának meg valami biztosat hiányzó bajtársaik sorsáról.

— Bizonyára angol vadászok voltak a Themse felett; talán meg is támadták a bombázót... talán... talán már a legénység sorsa is beteljesedett...

Már egy óra mult el. De várjuk ki a végét. A főszerelő hirtelen mozdulattal a távcsövéhez kap, szeméhez illeszti és izgatottan tekint egy bizonyos irányban. Egy gép jön. Bombázó. Már szabadszemmel is látni. Valóban, az eltűnt gép az. Még sem járt áldozattal a támadás.

A gép kört ír le, lassan süllyed, földet ér és kigurul. De mi az? A bal motorból hatalmas szúróláng csap ki. Sűrű füst és lángok boritják be egy szempillantás alatt a bombázót. Ég a motor! A még meglehetős sebességgel guruló gépből egymásután ugrál ki a megfigyelő, a rádiós és a géppuskalövész. Utolsónak a pilóta hagyja el helyét. Szédítő iramban száguld az égő bombázóhoz a repülőtér tűzőrségének gépkocsija. Rövid megfeszített munkával sikerült a tüzet eloltani, mely sokkal veszélyesebbnek látszott, mint amilyen valójában volt.

A repülőtér legénysége körülveszi az érkezetteket; kérdések és válaszok röpködnek ide-oda, míg végre a pilóta jelentésében összefüggő beszámolót ad a történtekről a repülőtér parancsnokának:

— London felett szinte felhőtlen volt az ég. Egy-kettőre megtaláltuk célpontjainkat és már is hullottak »a csomagok«. Nagy fordulóval irányt vettünk hazafelé. A hazatérés nem volt zavartalan. Egyszerre angol vadászok tűntek fel, két oldalról rohantak reánk és igyekeztek elvágni az utunkat. Tüzeltek, ahogy tudtak, de a mieink nem maradtak adósok. A túlerő azonban nagyon nagy. Az első Spitfire-ok már meglehetősen a közelben vannak. Ekkor a megfigyelő jó mélyen vastag felhőtakarót vesz észre. Teljes gázzal, bőgő motorokkal zuhan bele a bombázó a felhőtömegbe, azonban a Tommyk felismerték a pilóta szándékát, és a kopófalka egy pillanatra sem maradt el az üldözött vad mögött. A pilóta még nem tudta kivenni gépét a zuhanórepülésből, máris keresztülrohant a bombázó a felhőrétegen, de a Spitfire-ok is egymásután bukkantak ki a felhőből. Egy rántás a magassági kormányon és újra áthatolhatatlan pára veszi körül a német gépet.

Idegtépő játék kezdődik most. Lassan, óvatosan emelkedik ki a bombázó egy idő mulva a felhőréteg felső részéből.

— Még követnek! — kiáltja a rádiós, mire a pilóta újra belenyomja a gépet a felhőbe. Elfogy a jótékony felhőtakaró, azonban az angolok nincsenek sehol. Felhagytak az üldözéssel.

A megkönnyebbülés örömébe azonban üröm vegyül: a baloldali motor a légiharcban találatot kapott. Nem működik kifogástalanul. A beteg motor miatt lecsökkent sebességgel érkezett haza a bombázó és a szerencsés hazatérésre majdnem balul végződő leszállás tett pontot. A legénység éppen az utolsó pillanatban hagyta el a gépet. Senki sem sérült meg. Ezer szerencse, hogy a motor még ilyen hosszú ideig kitartott. Csak annyi a változás a küzdelem további folyásában, hogy a gép legénysége — hála a német repülőipar teljesítőképességének — vadonatúj bombázóval indul új feladatok végrehajtására...

*

Egyenletesen dübörögnek a célja felé törtető távolfelderítő motorjai. Mint a tükör, olyan síma a mélyen alatta elterülő csatorna. Élénk figyelemmel tekint minden irányba a legénység. Öt perccel ezelőtt néhány Messerschmitt vadásszal találkoztak; messzire elmaradt sereghajtói voltak ezek az egyik délangliai kikötőt támadó hatalmas bombázó-, romboló- és vadászkötelékeknek. A felderítő most a bombázás eredményéről igyekszik majd felvételeket késziteni. Teljesen egyedül repül erre az útjára.

A Tommy úgylátszik ismét erős adagot kapott, mert egyetlen angol vadász sem mutatkozik a kristálytiszta levegőben. A legénység csakhamar felismerte lefényképezendő célpontjait. H., a megfigyelő a beépitett fényképezőgép mellett térdel és a kereső fölé hajolva utasítja a pilótát a gégemikrofónon keresztül:

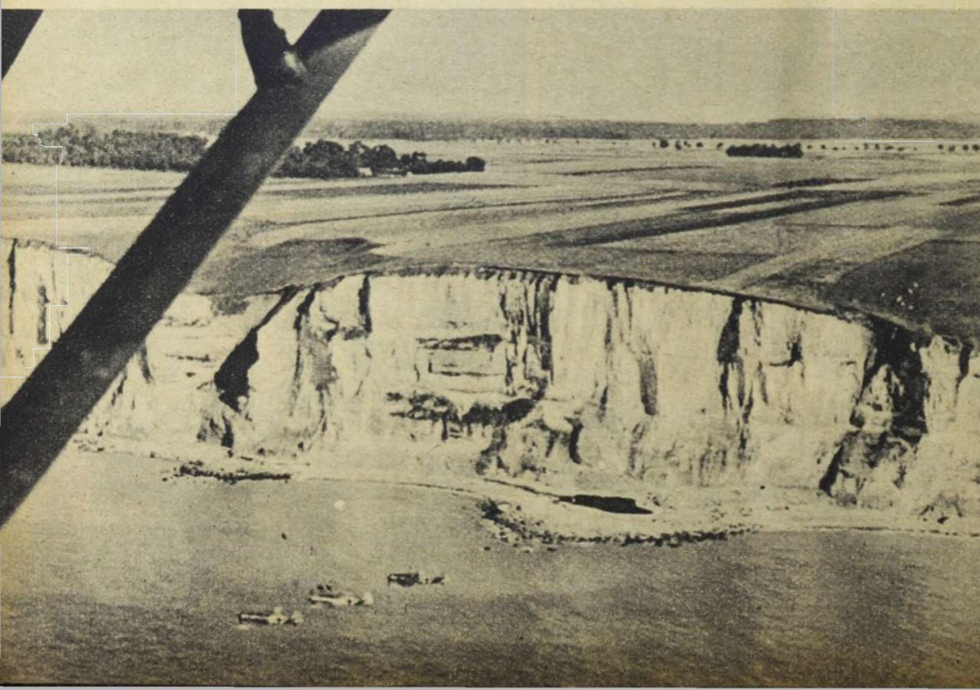
— Kissé jobbra! Úgy, még egy kicsit. Most jó!

Csend van. Irány- és magasságváltoztatás nélkül repül a felderitő célja felett. Minden idegszálával figyeli a pilóta a műszereket, a megfigyelő pedig a fonálkeresztes keresőn át az alant elterülő vidéket. Még fentről is borzalmas méretűnek látszó tűzvész, láng- és füsttenger tombol odalent, a kikötőberendezések romjai közt. Most lassan egy rombadőlt gyártelep képe csúszik bele a kereső látómezejébe. Néhány másodperc még és H. megnyomja az önkioldó gombját.

— Kitűnő felvétel lesz, — gondolja magában, de a gondolat fonala megszakad.

Alulról erős lökést kap a gép és vadul ágaskodik, a kormányszarvak kivágódnak a pilóta kezeiből, a megfigyelőt valami ismeretlen erő félretaszítja, a rádiós és géppuskalövész a fülke falához vágódnak. Egy másodperc törtrésze alatt három rémes koppanás remegése fut végig a felderitőgépen. — Légvédelmi gránátot kaptunk! — villan át agyukon a gondolat és a következő pillanatban már nyolc szem aggódó pillantása fut végig a kormányokon, törzsön és hordfelületen. F., a pilóta tekintete rémülten akad meg a baloldali motoron és ebben a borzalmas másodpercben érzi, amint a jeges rémület egyre feljebb kúszik hátgerincében. Értesíteni, figyelmeztetni akarja a többieket, de ajkát nem hagyja el hang. Már látja a könnyű, fátyolszerű füstöt, amint az a motoron keletkezett két jókora lyukon előbodrozik. Mint egy nyomás alól felszabadultan tör ki belőle a figyelmeztető kiáltás. De miért nem kap választ? Nem hallják őt bajtársai? Mi történt? Még egyszer beleordítja figyelmeztetését a gégemikrofónba. A többiek azonban még mindig nem értik. Elromlott a fedélzeti távbeszélő. Most kezével a bal motorra mutat. Egy perce csak, hogy a gép a lövést kapta, de máris apró lángocskák csillannak elő az acélon ütött nyilásokon.

— Hátra arc! Azonnal megfordulni! — bömböli a megfigyelő, azonban a nagy magasságban alkalmazott légzőberendezésen és motorzajon át nem hallja senki. Most pedig tartani kell a magasságot, ameddig lehet. Körülöttük egyre robbannak a nehéz légvédelmi ütegek gránát-



jai és talán már útban vannak az ellenséges vadászok is...

F. végre megérti a megfigyelő fordulást jelentő kézmozdulatát, megfordítja a felderítőt és amennyire lehet, zegzugos vonalat repülve igyekszik a már zárótűzzé erősödött légvédelmi gránátzáporból kijutni.

A motor tüze mindjobban elhatalmasodik, a füst és pernye pedig állandóan növekvő mennyiségben hatol a fülke belsejébe. Most leáll a bal motor és a felderítő balszárnyára állva, háromezer métert csúszik lefelé. A pilóta karjai remegnek a megerőltetéstől, amint gépét vízszintesbe hozni igyekszik. Végre vízszintesbe került a »Do«. A lángok, melyek az akaratlan zuhanórepülés alatt az erős légáramlattól kialudni látszottak, most még inkább erőre kapnak.

A csatorna feletti út egyharmadán már tulvannak és még mindig elég magasan ahhoz, hogy szerencsés esetben siklórepüléssel elérjék a hazai partot. A gondolat jó, de a körülményeknek is megfelelőeknek kell lenniök. Az égő motor fémrészei már izzanak és a hőség is növekszik a fülkében, ahol a füst egyre fojtóbb, egyre sűrűbb. A legénység tagjai már csak mint kísérteties árnyak mozognak az alig áttetsző közegben. Oxigénálarcaikkal, ejtőernyőjükkel és úszómellényükkel a rémmesék szörnyeihez hasonlítanak. A pilóta már alig látja a szerelékfal műszereit.

H. áthajol a pilóta mögött, a fülke baloldalán. Jókora lángok lobognak a sűrű fekete füstzászló hátterében. A megfigyelő letépi magáról az oxigénálarcot. Komor, erélyes arccal tekint a pilótára, kinek helyzete cseppet sem mondható rózsásnak. Zsibbadó ballába remeg a megerőltetéstől. Görcsösen megmerevedve feszíti az oldalkormány pedáljának, hogy a leállt motor következtében előállott húzóerő-eltérést helyesbítse. De már ez sem segít. És a hőség egyre kibírhatatlanabb. A verejtékes testhez nyirkosan tapad a fehérnemű, a prémes repülőöltözék pedig mint egy hőpalack tartja a meleget. F. megkísérli, hogy kinyisson egy oldalablakot. Hiába. A fémépítésű ablakkeret kitágult a hőségtől és meg sem mozdítható.

H. hosszas belső tusakodás után végső elhatározásra jut. Idegei felmondták a szolgálatot. Hatalmas kiáltásban tör ki belőle az elfojtott indulat:

— Legfőbb ideje, hogy elhagyjuk a gépet! Kiugrani!

A legénység készül a kiugrásra. A rádiós eddig hiába fáradozott azon, hogy készülékén SOS jeleket adjon. A találat következtében szétroncsolódott az adóberendezés is.

Egymásután veszik le az oxigénálarcokat. A rádiós és W., a szerelő-géppuskalövész szinte egyszerre húzzák meg a fogantyúkat, melyek a fülke hátsó felső és alsó üvegezésének ledobására szolgálnak. Már fulladoztak a füstben. Most már sokkal jobb... Erős, friss légáramlat fütyül be a nyitott fülkébe.

H. igyekszik elhagyni a gépet. A sűrű füstben nem lát semmit és belebotlik a géppuskalövészbe, aki éppen ejtőernyőjét vizsgálja át. Észre sem vette az akadályt. Önkéntelen mozdulatokkal átevickélt az összegörnyedt emberi test felett. Nincsen más gondolata, csak a menekülés. Hiszen a gép bármelyik pillanatban felrobbanhat, az összeroncsolt égő szárny pedig bármelyik pillanatban leválhat a törzsről. Kifelé! Mindkét kezével megtámaszkodik a fülke falában s míg lábát átlendíti rajta, megpillantja egy rövid időre a füstfelhőn át az összepörkölt, égő szárnytövet. Átlendíti másik lábát is, majd rövid lendületet véve, elereszti a gép falát.

W. ezalatt elkészült az ugrásra. Lassan csúszik ki a fülke hátsó részén. Váratlanul erős rántást érez és hirtelen elkap egy merevítőt meg egy dobtártartó szíjat. Úgy érzi, mintha kiszakadnának a karjai. Lábai és teste jórésze kilógnak a gép aljából, míg az idő előtt véletlenül kinyílt és a repülés légáramlatában dagadó ejtőernyő rángatása következtében karjai rohamosan ernyednek. Az ejtőernyő selyme, az oldalkormány táján csattog, míg köteleit a légáramlat egy-kettőre összegubancolja. A géppuskalövész ég és föld közt lebeg. Most már nem tudna leugrani.

— Segítség! — harsan a halálraszánt ember kétségbeesett sikoltása, de hangját elviszi a szél. Karjainak utolsó erejével igyekszik visszahúzódni a gépbe.

Az ugráshoz készülő rádiósnak fehér selyemdarab csap az arcába. A fülke nyitott hátsó felső és alsó része közötti léghuzat besodorta a gép belsejébe a W. nagy ejtőernyőjét kinyitó kis ejtőernyőt. A rádiós utánakap, nehogy a lobogó selyem belekerüljön a gép oldalához immár veszedelmes közelségben lobogó lángokba és azután a kötelekben keresztül bevezesse a tüzet a fülkébe is. Mégegyszer lenyúl a nyíláson át. Ujjai egy ejtőernyő-hevederen akadnak meg. Megmarkolja a hevedert és rövid erőfeszítés után visszahúzza a gépbe a kimerült géppuskalövészt.

Ezalatt a pilóta is elkészült. Mint a gép parancsnokának, utolsónak kell elhagynia a gépmadarat. Már felállt helyéről és fél kézzel az ülésbe, félkézzel a kormányba kapaszkodva igyekszik szemeivel a még mindig fekete füsttel teli fülkén áthatolni.

— Ugorjatok már végre! — kiáltja hátra.

Nem látja, de a gép tántorgó mozgásán érzi, hogy ninesen egyedül. Egy gombnyomással ledobja az üvegborítás vezetőülés fölötti részét. A keletkezett légáramlat most már pillanatok alatt megtisztítja a fülkét a füsttől. — Úristen! Mindennek vége! — Ötlik fel benne, amint a géppuskalövészt és kibomlott ejtőernyőjének zsinórjait meglátja. Jóllehet, többezer méter magasan vannak, még harminc kilométernyire van a part. Mennyi minden történhet még addig! Egy azonban bizonyos: a katasztrófa elkerülhetetlen.

W. kétségbeesetten támaszkodik a fülke falához. Lábai rogyadoznak. Az a tudat, hogy számára nincs menekvés, egy pillanatra megfosztja józan ítélőképességétől. Tekintete mégegyszer végigsiklik bajtársain és ki akarja vetni magát a gépből, de a rádiós számított erre. Elkapja bajtársát és visszatartja a fülkében. — Térj észhez — rázza meg a géppuskalövészt. Több szó nem esik köztük.

F. figyelme a motor és a szerelékfal közt oszlik meg. Időnként erős remegések futnak végig a törzsön.

A géppuskalövész idegei ismét felmondják a szolgálatot. Nem bírja elviselni, hogy talán két bajtársa halálát okozza, akik miatta nem hagyják el az égő gépet. Most már elkeseredetten dulakodik az őt visszatartani akaró rádióssal, ki végül is kénytelen a géppuskalövészt a fejére mért erősebb ütéssel ártalmatlanná tenni. Mint egy ruhagomolyag esik össze az eszméletlen ember.



A küzdelem alatt sokat vesztett magasságából a gép.

— Világítótorony! Jobbra előttünk! Nyomd le a gépet! — harsogja a rádiós a pilótának.

— A part itt tele van sziklákkal. A gép legrosszabb esetben nekirepül az egyiknek és felrobban, vagy kényszerleszállunk a vízen és megfulladunk — gondolja a pilóta fásultan. — Mindegy most már. Inkább a víz, mint a tűz. Csak a motor tartson ki addig...

A csoda megtörtént. Kiengedett futóművel alig egy méternyire, egy sziklaél felett, suhan a felderítő. A szikla mögött náddal benőtt, hatalmas mező terül el. De jobb leszállóhely keresésére már nincs idő. A gép átvágódik, az üvegezett géporr, az ütődés következtében ezer darabra törik szét, az átvágódás ereje pedig kisodorja a pilótát és a rádióst a gépből. Nagy ívben repül a két test a levegőben és a lezuhant gép recsegéséhez-ropogásához két hangos csobbanás vegyül. Alig kecmeregtek ki az iszapból, mely az ütődést felfogta, W. segélykiáltása ütötte meg fülüket. A géppuskalövész ejtőernyőjének beakadt zsinórjai tartották fogva a roncson. Az égő motor lángjai, mivel a repülés légáramlata már nem fékezi őket, egyre nagyobbak. Maradék erejük teljes megfeszítésével igyekszik a két ember szorult helyzetben lévő bajtársa megsegítésére, ennek azonban sikerült magát kiszabadítania, és sérült lábával beleugrik a mocsárba. Megkínzottan jajdul fel minden egyes lépésnél. De most el a géptől! Ketten szinte vonszolják a géppuskalövészt az iszapon keresztül. Hatalmas dörrenés hallatszik és a robbanás ereje víz, nád, iszap és izzó acél szökőkútját vágja fel a levegőbe. A légnyomás ledönti lábáról a három repülőt. Felegyenesednek és kimerülten vonszolják magukat tovább a világítótorony felé, hogy riadóztassák a tengeri mentőszolgálatot. Mert semmi sem tartja most már vissza őket attól, hogy valahol, messze künn a tengeren úszó bajtársuk megmentéséről tőlük telhetően gondoskodjanak.

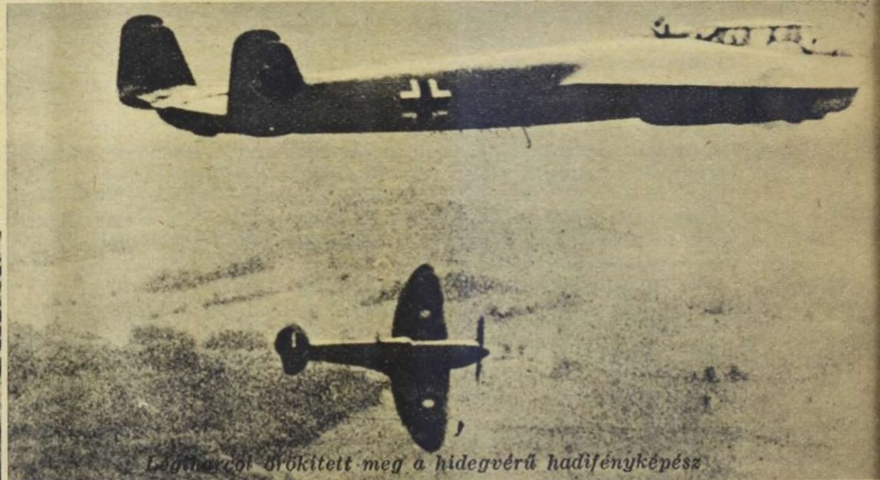
Ford. **Sebesfi László**

Német gépek az angol partok felett portyáznak

TÉLEN IS SZÜNET NÉLKÜL TARTANAK A TÁMADÁSOK A SZIGETORSZÁG ELLEN



Birminghamot nagy eredménnyel bombázta a birodalmi légierő



Légiharcot örökített meg a hidegvérű hadifényképész



SZÁRNYAS HŐSÖK

Regény, Irta: Száva Tibor

(2)

— Csak nem vagy féltékeny, Feri? — üti hátba Bátory kedélyesen Cseryt.

— Mérnök úr kérem... — nyit be Kapás — megérkeztek az igazgató úr autóján az urak. Most fordultak be az udvarra...

— Na Pista, akkor sietni kell, nyissa ki az ablakokat, utána vigyázzon mindenre az előkészületeknél — rendelkezik Bátory — maga ismeri a gépet a legjobban... ne legyen baj!

— Te pedig gyere, bemutatlak az igazgatóknak — fogja karon Cseryt — nagy nap a mai, sok függ tőle — mondja bizakodva.

*

Ragyogóan süt a nap a repülőtérre. Az égbolt kristálytisztán borul a gyár fölé. Az igazgatóság tagjai a gyár erkélyén és lent a műhely előtt helyezkedtek el.

A munkások most tolják ki a Turult a műhelyből. A nap sugarai ferdén érik az ezüstszín szárnyakat, szép fényhatást adva a gépnek. A megjelent igazgatók arcán látszik a meglepetés, amint a gépet megpillantják.

— Meglepő az egész felépítés — mondja az egyik igazgató, — kedves mérnök úr — fordul Cseryhez érdeklődve — van-e remény arra, hogy komoly ellenfelei tudunk lenni ezzel a géppel a nagy nemzetközi díjra benevezett többi versenygépnek?

— Az összetett verseny feltételei majdnem megoldhatatlanok egy gép számára — feleli Csery, — hogy mást ne mondjak, a gyors emelkedés nagy terheléssel; nagy terheléssel nagy magasságban az elérhető legnagyobb sebesség... még hozzá rövid fel- és leszállópálya. Mindamellett reméljük, hogy a külföld sem tudta jobban megoldani a problémát, pedig a nagy díj ugyancsak vonzotta a tervezőket.

— A díj mindenesetre igen magas — állapítja meg az igazgató — jó lenne elcsípni a többi elől — mondja nevetve. — Rögtön felfedeznék a gyárunkat és jönnének a rendelések. Sokat jelentene az országnak is, nekünk is. Egy ilyen nemzetközi nagydíjat hazahozni, igen nehéz...

— Mit remél?... Győzelmet? — néz Cseryre az igazgató.

— A próbarepülés után tudnék erre felelni. Most terhelés nélkül száll fel a gép, azután majd meglátjuk — tárja ki a karjait Csery.

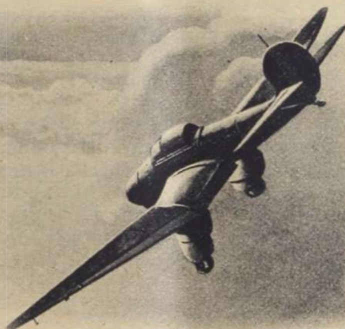
Ebben a pillanatban száll be a gépbe Acél György, a gyár fiatal pilótája és búcsút int az időközben összegyült társaságnak.

A motor búgni kezd... a mechanikusok szabaddá teszik a kerekeit, a gép feszült figyelem mellett nekilendül. Alig valami kis szaladás után a levegőben van már... most egy kicsit megbillen — Csery ereiben megfagy a vér, — de újra kiegyensúlyozza magát és mint a villám emelkedni kezd.

— Tüneményes... tör ki a csodálkozás a nézőkből.

— Még nincs rajta terhelés, — igyekszik mérsékelni az egész valóját elöntő örömet Csery — mégis vad öröm keríti hatalmába... az első feladat megoldása sikerült...

Közben a gép már olyan magasan jár, hogy csak kis pontnak látszik, megfordul és kezdi a gyorsasági próbát...



— Nagyszerű, — mondja az egyik igazgató — a szárnyak mintha vékonyodnának — látcsövével izgatottan figyeli a gépet.

— Most... most... szorul ökölbe Csery keze, nem is mer odanézni.

— Valami történt a géppel — hallja Csery valami ködön keresztül az izgatott hangokat — vagy ez is a próbához tartozik? — kérdezik össze-vissza.

— Négyszáz métert vesztett a gép legalább a magasságából — szűri a hangokat a fogai között Bátory — és sápadtan indul a műhely felé.

— A gép újra emelkedni kezd — Csery úgy szorítja a látcsövet, hogy szinte fájnak az ujjai. — Nagyon bizonytalanul mozog, valami baj van — a gondolatok kergetik egymást az agyában.

A gép újrakezdi a gyorsasági próbát... a szárnyak újra vékonyodni kezdenek...

— Zuhan!... Ijedt kiáltások — a gép orral lefelé közledik a föld felé.

Cseryn nagy fáradtság vesz erőt, reszket a keze, ahogy a látcsövet tartja. Várja azt a kis pontot, ami a szétnyiló ejtőernyőt és a gép pusztulását jelenti...

Már csak háromszáz méterre van a földtől a gép, amikor a pilóta ura lesz a helyzetnek és kiegyensúlyozza... Egy rövid fordulat... a szárnyak kiszélesednek és a gép meglepő rövid pályát futva megáll a téren.

Az örökké nyugodt Bátory futva érkezik a géphez és szinte ölelve segít a pilótának kiszállni. Arca halálsápadt, cserben hagyta nyugalma.

— Nem sikerült... Valami kínzó fájdalom markol Csery szivébe, amikor odaérve a géphez, megöleli ő is a pilótát, aki fiatalos elevenséggel, mosolyogva mondja a két sápadt mérnöknek: nincs semmi baj...

— Te fiú, — lihegi Bátory, megmarkolva Acél György kezét — amit most csináltál, az nem is hőstett, hanem őrültség. Teljesen ismeretlen gépen az első felszállásnál kísérletezni, öngyilkosság. — Sándor bátyám, — feleli Acél — ezt a gépet reám bízta, én vezetem, nem engedhetem megsemmisülni addig, amíg küzdeni tudok érte. A gép jó, talán túlgyorsan változtattam a felületeket és az okozhatta a bajt. Mégegyszer megpróbálom, de teljes terheléssel. Most már megbarátkoztunk... egy kicsit... — nevette el magát.

A gép körül négyen állnak, a két mérnök, a pilóta és a mechanikus.

— Nem próbálod meg?... Megbuktunk — mondja Bátory és keserű lesz a szája, — Mennyi munka, mennyi remény ment veszendőbe háromszáz család kenyere függött ettől a kisérlettől. Szinte látja maga előtt a kereset nélkül maradó családokat... a gyermekeket... Nem leszünk ott, nem mérhetjük össze erőnket a többi nemzetekkel. Keserű önvád kínozza... Elmaradtunk... Esetleg lemásoljuk a győztes gépet... esetleg több bátorsággal használjuk,... de mindig egy lépéssel hátrább következünk!

— Az emelkedés pedig egészen jó volt — hallja maga mellett Kapás mechanikus hangját.

Felrezzen...

— Pista!... vegye gondjaiba a gépet, tolják vissz a műhelybe gyorsan.

— Gyertek fel az igazgatóhoz, — fordul Csery és Acél felé — ott fenn nagy az izgalom... mondanunk kell valamit.

— Ha ez a kísérlet nem is sikerült, — karol Acél Cserybe — a következő még...

— A következő, — szól közbe Bá-

tory — ne szamárkodjál, nincs következő repülés, ez volt az utolsó repülés ezzel a géppel... Megtiltok minden további kísérletezést!... Kéthónapos házas vagy, talán arról is megfeledkeztél — mondja ingerülten Bátory. — Mit mondjak a feleségednek, ha lezuhansz?... Amit ma tettél a zuhanó gépben, az sokkal több volt, mint amit valaha vártam tőled. Köszönöm neked, hogy visszahoztad a Turult,... de ezzel aztán elég legyen a kísérletezésnek...

Felérnek az erkélyre, az összegyűlt igazgatók körülveszik a pilótát,... gratulálnak neki,... kérdezgetik...

Bátory a vezérigazgatónak tesz jelentést: Nem sikerült, kérlek... Szeretnék egy kicsit szabadságra menni... kevés repülőgépet látni... egy kicsit pihenni...

— Tudom, hogy mindent megtettél — nyujtotta kezét a vezérigazgató — sokat dolgoztál az utolsó hat hónapban, menjél csak nyugodtan. Farkas mérnök addig vezeti a kísérleti műhelyt. Töltsd jól az időt, — most pedig — hajol közelebb Bátory füléhez — mondjál valamit az igazgatóknak.

— Uraim! — fordul Bátory a társasághoz — a mai kísérletek meggyőztek arról, hogy a hibák kijavítása annyi időt venne igénybe, hogy az egy hét mulva induló versenyen nem indulhatunk. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a kísérleteket végleg feladnánk és remélem, hogy a következő sokkal jobb eredménnyel zárul.

Meghajlik az igazgatók felé, a mai repülésnek vége van, köszönöm a szíves érdeklődést.

*

Másnap reggel a kísérleti műhelyben ketten ülnek Bátory elárvult szobájában. Csery, aki a hó végéig még itt marad és Acél, aki hosszú körmondatokat fogalmaz magában, a szomorú Csery vígasztalására.



— Pedig milyen szépen indult — kesereg Csery. — Mondd el, — fordult Acélhoz — mi történt a levegőben?

— Kérlek, — siet a válasszal Acél — akármit mond az öreg, a gép jó. Akkor, amikor elindultam, magam is meglepődtem, milyen símán és gyorsan emelkedtem. Ez annyira megzavart, hogy majdnem melléfogtam, a gép megbillent egy kicsit. Hamar észbekaptam és azután úgy emelkedtem, mint egy angyal.

- Amint mondtátok, a szárnyfelületet a sebesség fokozásával mindinkább csökkentettem... és ekkor történt a baj. Valami erő elkapott és a gép süllyedni kezdett.

— Süllyedni kezdett, — szól közbe Csery keserűen — már akkor egy kis zuhanás volt, nem süllyedés...

— Ujra megpróbáltam, a csakazértis természet dolgozott bennem. Az előbb lassan kezdtem keskenyíteni a szárnyakat, most megpróbálom gyorsan. Zuhanni kezdtem... Mindent megpróbáltam, ami eszembe jutott és magam sem tudom, hogyan, az utolsó pillanatokba egyensúlyba jöttem. Megvallom, egy kicsit melegem lett, de nem akartam kiugrani a gépből addig, amíg lehetőség van megmentésére, — kisfiúsan mosolyog — sikerült...

— Nem hagy nyugodni az a gondolat, Ferikém, — hajol közelebb Cseryhez — hogy próbáljuk meg mégegyszer, de most már teljes terheléssel. Aztán itt van az öreg terve, ami éppen a stabilitást javítja meg, ezt elkészíthetnétek négy nap alatt és akkor felszállnék újra...

— Igazán megpróbálnád újra? — kérdi Csery reménykedve.

— Akár most is szívesen felszállok, legfeljebb most sem sikerül — mosolyog. — Persze, ti annyira féltitek a gépet...

— Ördögöt a gépet, téged féltünk és van is ok reá, ezt csak elismered?

— Felszálljak? — kacsint hamiskásan Acél — vagy nem engeded meg, az öreg úgy sincs itt .. gondold meg jól...

— Igazán derék bajtárs vagy, — rázza meg barátját Csery — ha tőlem kérdezed, akkor már úgy is tudod a választ...

— Akkor ne töltsd itt az időt, hanem intézkedjél, — komolyodik el Acél — kevés időnk van, mindjárt behívom a mechanikust...

— Nézze, Kapás, maga jól tudja, mit jelent a gyárnak és a munkásoknak az, ha ezzel a géppel sikert érnénk el. — fordul Csery a belépő mechanikushoz.

— Tudom, mérnök úr, sokkal jobban tudom, mint ahogy hinni tetszik. Az ember hall innen is, onnan is valamit. A rossz hírt előbb, mint a jót...

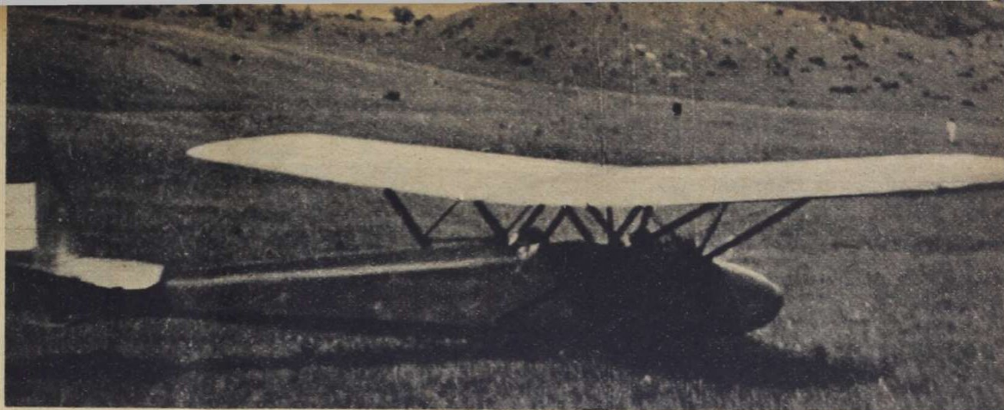
— Mit tudnak maguk? — csodálkozik Csery — micsoda rossz hírről beszél?

(Folytatjuk.)

A tél örömei



ITT AZ ÚJ MAGYAR VITORLÁZÓGÉP: A KÉTKORMÁNYOS »CIMBORA«



Az új magyar vitorlázógép a R. 11. Cimbora

Rubik Ernő megtervezte és Esztergomban elkészítették a legújabb magyar vitorlázógépet, a kétkormányos »*Cimborát*«.

Beszéltünk a tervezővel, aki az új gépről a következőket mondja:

— A Cimborát azért terveztem, mert — szükség volt rá. A csörlés és a repülőgépvontatás gépből való oktatásához kellett egy géptípus.

— Az ülések egymás mögött vannak, az első ülésben ül a növendék, akinek kettősfelszálláskor is az az érzése, hogy — egyedül repül. Mindkét ülésből igen jó a kilátás.

A gép törzsébe a célleszállás megkönnyítésére fékezhető futókereket építettek. A *Cimbora* berepülési adatai igen jók.

A gép műszaki leírása a következő:

A típus célja: kétkormányos oktatáscsörlésnél és főkép repülőgépvontatásnál.

Elrendezés: felső szárny; baldachin profilcsövekből. A második, oktató ülés felett a szárnyrész be és kiszálláskor felhajtható. A szárny két főtartós, a törzshöz középen kitámasztott, dúcokkal bekötve. A csürőlapok orr része olyan kiképzésű, hogy csürés esetén a merülő szárnyon ellenállás növekedést okoz, ami igen jó fordulékonyságot biztosít. A csürőmozgatás végig beálló golyóscsapágyakon mozgó karokkal történik.

A törzs: szögletes, enyvezett lemez borítású héjszerkezet, egy drb beépített, fékezhető futókerékkel, elől csúszótalppal. Az oktató ülése a kerékház felett az első üléshez viszonyítva kissé magasabb elhelyezést nyert, ami rendkívüli jó kilátást biztosít.

A kormányfelületek: fából és enyvezett lemezből készültek és vászon borításúak. A vízszintes vezérsík egy dúccal kitámasztott.

Kabin: nyitott, kényelmes és jó kilátást biztosít. Hosszabb vontatások, valamint vakrepülés iskolázása esetén zárt kabin is felszerelhető.

A jó szerelhetőséget füles csapszegek, valamint a vízszintes vezérsík egyszerű felerősítése biztosítja.

100 Km/óra repgép vontatási sebességre alkalmas.

Műszaki adatok:

Fesztávolság 15.000 mm.
Hosszúság 7520 mm.
Felület 22.5 m².
Üres súly 180 kg.
Hasznos súly 180 kg.
Repülési súly 360 kg.
Oldalviszony 1:10.
Sikló szám 1:18.
Terhelési többszörös felvétel esetén n = 4.
Törési biztosság 8-szoros.
Merülő sebesség 0.90 m/sec 55 Km/óra sebességnél.
Merülő sebesség 1.5 m/sec 85 Km/óra sebességnél.
Merülő sebesség 1.— m/sec 65 Km/óra sebességnél.

A Cimbora Rubik modelsorozatában a *R. 11.* típusnevet kapta.

Ahogy Misi a légierők zenekarát elképzeli

A BSE REPÜLŐSZAKOSZTÁLYÁNAK 1940. ÉVI MUNKÁJA



Miniszteri látogatás a BSE-repülőknél. Varga miniszter Kőszegi főoktató és Czillei oktató között áll.

A B. S. E. repülőszakosztály az 1940. évben a kiképzés terén kiváló teljesítményt végzett.

Mint a multban is a szakosztály végezte a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap egyik keretének kiképzését, azonkívül saját tagjai közül ismét 10 növendék nyert kiképzést és így ez évben 23 elsőrendű pilótát adott a magyar repülésnek.

A szakosztály vezetésében báró dr. *Babarczy István* tanácsnok, a szakosztály elnöke igaz repülőlelkesedéssel vitte előre a szakosztály ügyeit.

Clementis László szv. tanácsos, a szakosztály ügyvezető alelnöke fáradhatatlan agilitással dolgozott, nagy ügyszeretetének köszönhető, hogy ma már oly nagyszámban repülnek a fiatal városi tisztviselők.

A Magyar Aeró Szövetség Motoros Bizottságának elnöke, *dr. Buzay Árpád*, értékes munkájával segítette a szakosztály működését.

A kiképzést *Kőszegi Gyula* főoktató vezetése mellett *Czillei Géza, Rakitai Dezső* és *Nagy Tibor* oktatók végezték gondos lelkiismeretességgel.

Tekintve, hogy ez évben a sportrepülés huzamosabb ideig szünetelt, a kiképzés alatt levő 34 növendékből vizsgára 23 növendéket bocsátottak, kik valamennyien igen jól megfeleltek az elsőfokú vizsga követelményeinek. Valamennyien a műrepülő feladatokat is elvégezték.

Ezenkívül a szakosztály 16 pilótát gyakorlatban tartott, illetve továbbképzett.

Az év folyamán a szakosztálynál 928 óra és 49 perc repülés volt, 6735 felszállással.

A polgármester repülés iránti szeretetének köszönhető a növendékek elsőrangú elhelyezése és élelmezése a főváros kamaraerdei szeretetotthon külön épületrészében. Ugyanitt kaptak elhelyezést és étkezést a műegyetemi keret növendékei is, akik fegyelmi szempontból és gyalogsági gyakorlati kiképzésre is a szakosztályhoz tartoztak.

Az Egyesület elnöksége *vitéz Becske Kálmán* tanácsnokkal az élen, ki a leglelkesebb barátja és támogatója a B. S. E. repülésnek, a szakosztály érdemeire való tekintettel egy Klemm 35. típusú, HA—NAJ jelű repülőgéppel gyarapította a már hatra felszaporodott gépállományt.

A kiképzést *Czirmay Zoltán* repülőszázados, a Magyar Aeró Szövetség motorosrepülési felügyelője ellenőrizte, aki kiváló szaktudásával és gyakorlati képzettségével biztosította a kiképzés teljes sikerét.

A szakosztály a kiképzés megkezdése előtt egy kéthónapos elméleti tanfolyamot rendezett a motoros repülés teljes elméleti részéből.

Erdély felszabadulása alkalmából, október 5—7-én Kolozsvár, Marosvásárhely és Nagyvárad között körrepülésen vett részt két géppel a szakosztály Clementis László ügyv. alelnök, Kőszegi Gyula főoktató, Saskői Ferenc pilóta és Német György részvételével.

Október 9-én *Varga József* iparügyi miniszter szemlélte meg a B. S. E. kiképzést *vitéz Tarnóy Sándor* repülőezredes és *vitéz Héjjas Iván* miniszteri osztályfőnök kíséretében.

November 10-én egyesületi repülőnapot rendezett a szakosztály *Szendy Károly* polgármester, a szakosztály repülőtéri látogatása alkalmából. A polgármesterrel megjelent: *dr. Bódy László* és *dr. Morvay Endre* alpolgármesterek, *Cselényi Pál* országgyűlési képviselő, *Horony-Pálfy Aurél, dr. Szebeny József* tanácsnokok és *Leitgib János*, az Egyesület főtitkára, akiket az Egyesület nevében vitéz Becske Kálmán elnök üdvözölt, majd dr. báró Babarczy István szakosztályi elnök ismertette a szakosztály működését.

A bemutató egy Tücsök és Vöcsök típusú vitorlázógépek csörlővontatásos repülésével kezdődött, majd a még nem vizsgázott növendékek iskolarepülést és forduló gyakorlatot végeztek. Három Klemm 35. típusú géppel Kőszegi—Rakirai—Nagy fegyelmezett, tökéletes kötelékrepülést mutattak be, végül Kun Miklós, a szakosztály fiatal műrepülője a HA—PCI géppel gyártotta földközelben a szebbnél-szebb, tökéletes pontossággal kidolgozott nehéz műrepülőfigurákat.

Az Egyesület vitorlázórepülő alosztálya június hó 8-án kezdte meg működését 51 fő növendékkel, két Tücsök és egy Vöcsök típusú géppel. A vitorlázórepülők kiképzését Némedy József vezető oktató és Bukovinszky Zoltán oktató végzik lelkes igyekezettel. A kiképzés vasárnap és ünnepnapokon lejtő mellett és csörlőrendszerrel folyt.

Az alosztály tagjai 1940-ben 18 »A« vizsgát és 3 »B« vizsgát szereztek.

Az összes felszállások száma 1154, ideje 16 óra 41 perc és 01 mp.

A B. S. E. repülőszakosztálya az évben is munkásságával eredményesen szolgálta a repülés ügyét és nagymértékben elősegítette a magyar sportrepülés továbbfejlődését.



A BSE kiképzőkeret növendékei

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

ADOMÁNYOK A REPÜLŐALAPRA

»A Horthy Miklós Nemzeti Repülő-Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1940 december havában befolyt adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza.«

Borzavár község 10, Bodroghalász község 20, a feloszlott »Pusztasomorjai Polgári Lövész Egyesület« készpénzvagyonából az elöljáróság által küldve 61.90, Kisszöllős község 30, Községi elöljáróság, Makkoshotyka 20, Hercegkút község 30, Felsőpél község 50, Uraiújfalu község 20, Som község 85, Gulyás Gusztáv, Bp. 10, Bagóly József, Zágon 15, Nyárasd község 80, Várpalota község 500, Pusztaottlaka község 88, Községi elöljáróság, Medgyesegyháza 338, Zsebeháza község 5, Kiskomárom község 60, Doboz község 50, Nagycenk község 50, Hangya Szövetkezet, Váncsad 20, Községi elöljáróság, Királyhelmec 150, Hidegség község 10, Csizmás Mihály, Szolnok 16.80, Torma Sándor, Bp. 10, Rábaszentandrás község 20, Községi elöljáróság, Farád 100, Bakonygyiró község 14, Juranits Miklós, Bp. 4.50, Vadosfa község 5, Barsbaracska község 100, Szerep község 100, Szilasbalhás község 350, Tótvázsony község 75, Vanyola község 15, Fejér vármegye adománya 10.000, Pereszteg község 20, Sopronszécseny község 5, Felszopor község 10, Páli község 20, Poklosi község 80, Zala vármegye adománya 2500, Rimaszombat város adománya 300, Mihályi község 20, Pápanyögér község 8, Apácatorna község 10, Pesti Hírlap útján beküldve 7, Adács község 50, Bősárkány község 50, Fertőhomok község 10, Somogyhatvan község 144, Kisfalud község 20, Sáránd község 150, Alsópél község 100, Köröm község 150, Szihalom község 230, Kemeneskápolna község 6, Pölöskefő község 15, Zalaszentbalázs község 10, Kacorlak község 3, Börzönce község 2, Bács-Bodrog vármegye adománya 500, Sopronbánfalva község 10, Mosonszentpéter község 660, Dudar község 40, Acsalag község 40, Gagybátor község 5, Gagyvendégi község 5, Pamlény község 12, Szászfa község 10, Somogyviszló község 20, Pasal község 30, Türje község 30, Nihsim József, Bp. 20, Újpesti Munkásképző Sport Egyesület asztaltársaság, Újpest 15, »Olimpia Bőrgyár« (Resch Ferenc), Bp. 197.90, Marx és Mérei repülőműszergyár, Bp. 20, Weiss Manfréd acél- és fémművei rt., Bp. 1222.74, Nógrád vármegye adománya 5000, Felsőgalla község 2000, Dőr község 20, Karakószörcsök község 80, Vaszar község 10, Kenderes község 100, Vid József, Nagyalásony 5, Nagyszénás község 100, Imrei Gyula, Rákosszentmihály 5, Budafoki Általános Ipartestület 10, Sportbarátok asztaltársasága, Bp., Futó-u. 4 50, Tóth Ferenc, Szolnok 2, Csizmás Mihály, Szolnok 18.44, Asztaltársaság, Bp., Hidegkúti-út 1 50, Vasszilvagy község 10, Dabrony község 10, Mezőberény község 800, Bakonytamási község 25, Százhalombatta község 56, Almásháza község 14, Barátsziget község 7, Zalanémetfalu község 14, Mencshely község 20, Lepsény község 292, Lepsény község 40, Barbacs község 30, Losonc város 300, Nagyalásony község 10, Magyarberneg község 7, Vágvecse község 20, Kisapostag község 11, Kál község 200, Jászfényszaru község 355, Komlóvecse község 5, Ágfalva község 10, Agyagosszergény község 60, Bezenye község 100, Sarród község 80, Nagyacsád község 30, Abaújszántó község 100, Szakony község 20, Borsfa község 40, Rázak község 80, Kist. község 40, Valk község 40, Eszteregnye község 80, Jász-Nagykun-Szolnok vármegye 1000, Csadnahó község 30, Szombathely város 500, Marton Jenő, Bp. 200, »Mátyás asztaltársaság«, Bp., Baross-u. 119 10, Reménység asztaltársaság, Bp., XIV., Róna-u. 93 6, Vitnyéd község 10, Bogyoszló község 20, Fertőendréd község 60, Sopronhorpács község 15, Völcsej község 10, Nagybakónak község 40, Zala vármegye adománya 2500, Győrszentiván község 100, Tiszasas község 100, Öskü község 40, Hajmáskér község 200, Acsád község 10, Megyaszó község 250, Tósnyárasd község 3, Nemeskajal község 5, Vezseny község 135, Jánosháza község 50, Borsi község 60, Girincs község 60, Kiscsécs község 20, Vághosszúfalu község 20, Beleg község 300, Pusztavacs község 20, Sótony község 10, Lőrinci község 850, Beled község 50, Hövej község 5, Hódi község 100, Bakonyszentkirály község 10, Rudabányácska község 30, Széphalom község 20, Nagypirot község 24, Kőszegszerdahely 16, Kerta község 10, Vöröstó község 12, Berzék község 20, Vaskút község 25, Báránd nagyközség 150, Hejőcsaba község 200, Németbarnag község 12, Hánta község 20, Csesznek község 10, Réde község 100, Magyardiószeg község 1000, Bodrogolaszi község 20, Bozsok község 42, Ősi nagyközség 40, Csór község 75, Kiskamond község 10, Nagykamond község 10, Pápateszér község 50, Medgyesbodzás község 132, Földeák község 873, Uszód község 20, Velem község 28, Sóly község 5, Villány község 150, Magyarkeresztúr 20, Potyond község 5, Sopronnémeti község 10, Vásárosfalu község 5, Somogyegres község 50, Nágocs község 150, Edve község 5, Rábakecöl község 10, Fertőrákos község 50, Gutorfölde község 80, Cserfabakos község 17, Naprádfa község 50, Szentpéterfölde község 40, Himod község 10, Bodajk község 80, Korpavár község 50, Újudvar község 5, Toponár község 250, Huszt 202.85, Nyitranagykér község 50, Márkó község 52.40, Szápár község 32, Herend község 34.60, Majosháza község 25, Tompa község 100, Sajóhídvég község 50, Abaúj-Torna vármegye adománya 3000, Bálványos község 100, Galambok község 73, Zalakaros község 42, Gyékényes község 50, Nemesnebojsza község 100, Nagybaracska község 50, Perbenyik község 100, Láca község 100, Disznóshorvát község 200, Bánd község 24.60, Galánta község 1000, Nádudvar község 50, Dárnóc község 80 pengő.



ÜZEMI JELENTÉSEK

NOVEMBER

v. n. Horthy István Központi Vitorlázó Repülő Keret.

Összes felszállások száma: 13. — *Repült idő összesen:* 22 óra 16 perc.

Cserkészrepülők Budapest.

»A« vizsgát tettek: Tóth László (XI. 1.) 30 mp. + 31 mp. Lukács Gyula (XI. 24.) 30 mp. + 31 mp. Széles Tibor (XI. 24.) 31 mp. + 30 mp. Traeger Tibor (XI. 24.) 31 mp. + 34 mp. — *»C« vizsgát tettek:* Rajzó István (XI. 15.) 8 perc. Szőcs Ferenc (XI. 24.) 17 perc. — *Összes felszállások száma:* 279. — *Repült idő összesen:* 29 óra 35 perc 33 mp.

MÁV. Testvériség S. E. Repülőosztálya.

»A« vizsgát tett: Szombatfalvi Zoltán (XI. 10.) 30 mp. + 32 mp. + 30 mp. — *»C« vizsgát tett:* Kővári Gyula (XI. 24.) 25 perc. — *Összes felszállások száma:* 166. — *Repült idő összesen:* 12 óra 54 p. 50 mp.

13. sz. Államgépgyári Ezermester Cserkészrepülők.

Összes felszállások száma: 45. — *Repült idő összesen:* 39 perc 35 mp.

BSZKRT. S. E. Repülő Szakosztálya.

»A« vizsgát tettek: Tóth Károly (XI. 3.) 30 mp. + 33 mp. Csécsei Imre (XI. 10.) 30 mp. + 37 mp. Sáros Mihály (XI. 10.) 35 mp. + 34 mp. Csécsei László (XI. 10.) 34 mp. + 36 mp. Elter Endre (XI. 10.) 35 mp. + 33 mp. Bencsik György (XI. 10.) 39 mp. + 44 mp. Bártházi János (XI 17.) 31 mp. + 35 mp. Cserpán János (XI. 24.) 35 mp. + 37 mp. Soltai Béla (XI. 24.) 31 mp. + 30 mp. — *Összes felszállások száma:* 140. — *Repült idő összesen:* 1 óra 68 perc 46 mp.

Elektromos T. E. Sportrepülő Szakosztály.

»A« vizsgát tettek: Tóth Gyula (XI. 24.) 30 mp. + 45 mp. Seffer Ferenc (XI. 24.) 32 mp. + 53 mp. — *Összes felszállások száma:* 75 — *Repült idő összesen:* 24 perc 52 mp.

Vasvármegyei Cserkészrepülők.

»A« vizsgát tettek: Sült Imre (XI. 10.) 31 mp. + 34 mp. Varga Imre (XI. 10.) 40 mp. + 33 mp. Torkos Zoltán (XI. 18.) 33 mp. + 31 mp. Poszt Alajos (XI. 18.) 31 mp. + 35 mp. — *»B« vizsgát tett:* Cseke László (XI. 17.) 2 p 20 mp. + 2 p. 10 mp. + 2 p. + 1 p. 44 mp. + 2 p. 43 mp. — *Összes felszállások száma:* 151. — *Repült idő összesen:* 1 óra 42 p. 19 mp.

Debreceni Vasutas S. F. Repülő Osztálya.

»A« vizsgát tett: Kosik Henrik (XI. 3.) 32 mp. + 30 mp. + 47 mp. + 28 mp. — *»B« vizsgát tettek:* Abonyi Kálmán (XI. 10.) 1 p. 42 mp. + 1 p. 52 mp. + 1 p. 42 mp. + 1 p. 15 mp. + 1 p. 35 mp. Fehér László (XI. 3.) 1 p. 30 mp. + 1 p. 17 mp. + 1 p. 02 mp. + 2 p. 05 mp. + 1 p. 30 mp. — *Összes felszállások száma:* 142. — *Repült idő összesen:* 1 óra 28 perc 02 mp.

Pécsi Egyetemi Repülő Club.

Összes felszállások száma: 67. — *Repült idő összesen:* 1 óra 30 perc.

Gyöngyösi MOVERO.

Üzemszünet.

Győri Aero Club.

»B« vizsgát tett: Zimmermann László (XI. 10.) 1 p. 17 mp. + 1 p. 20 mp. + 1 p. 15 mp. + 1 p. 35 mp. + 1 p. 40 mp. — *»C« vizsgát tett:* (XI. 3.) 7 perc. — *Összes felszállások száma:* 101. — *Repült idő összesen:* 2 óra 30 perc 36 mp.

MOVE Rómaifürdői Társadalmi és Sportegyesület.

»A« vizsgát tettek: ifj. Jankó József (XI. 10.) 35 mp. + 35 mp. Heuszler Géza (XI. 10.) 35 mp. + 35 mp. Szabó Kálmán (XI 10.) 35 mp. + 38 mp. Salix Gyula (XI 24.) 35 mp. + 35 mp. — *Összes felszállások száma:* 58. — *Repült idő összesen:* 9 óra 43 perc 57 mp.

B. S. E. Levente IX.

»B« vizsgát tett: Király Mihály (XI. 10.) 1 p. 02 mp. + 1 p. 08 mp. + 1 p. 05 mp. + 1 p. 11 mp. + 1 p. 17 mp. — *Összes felszállások száma:* 74. — *Repült idő összesen:* 1 óra 52 perc 23 mp.

Pécsi Repülő Kiképző Keret.

»B« vizsgát tettek: Krampfhardt András (X. 6.) 1 p. 12 mp. + 1 p. 22 mp. + 1 p. 55 mp. + 1 p. 30 mp. + 1 p. Kiss János (X. 12.) 1 p. 33 mp. + 1 p. + 1 p. 30 mp. + 1 p. 30 mp. + 1 p. 30 mp. Bözsöny György (X. 12.) 1 p. 33 mp. + 1 p. 14 mp. + 1 p. + 1 p. 05 mp. + 1 p. 05 mp. Gondy László (X. 12.) 1 p. 14 mp. + 1 p. 50 mp. + 1 p. 05 mp. + 1 p. 15 mp. + 1 p. 10 mp. Pusztay József (X. 12.) 1 p. 55 mp. + 1 p. 55 mp. + 1 p. 15 mp. + 1 p. 30 mp. + 1 p. 15 mp.

Perutzgyári Kultur- és Sportegyesület Modelező és Vitorlázó Szakosztálya. Pápa.

Összes felszállások száma: 245. — *Repült idő összesen:* 41 perc 57 mp.

DECEMBER

MOVE Repülő Osztálya Esztergom.

»A« vizsgát tett: Lattmann József (XII. 10.) 32 mp. + 30 mp. — *Összes felszállások száma:* 69. — *Repült idő összesen:* 1 óra 38 perc 14 mp.

Pécsi Repülő Kiképző Keret.

»A« vizsgát tett: Tomacsek Jenő (XII. 3.) 50 mp. + 1 p. 02 mp. — *»B« vizsgát tett:* Tomacsek Jenő (XII. 10.) 1 p. 15 mp. + 2 p. 22 mp. + 1 p. 50 mp + 1 p. 50 mp. + 1 p. 50 mp. — *Összes felszállások száma:* 175. — *Repült idő összesen:* 3 óra 16 perc 25 mp.

Győri Aero Club.

»A« vizsgát tettek: Dunaszegi Béla (XII. 1.) 36 mp. + 30 mp. Linthaller György (XII. 28.) 42 mp. + 48 mp. Csősz Csaba (XII. 28.) 42 mp. + 44 mp. — *»B« vizsgát tettek:* Kovács István (XII. 1.) 1 p. 13 mp. + 1 p. 40 mp. + 1 p. 27 mp. + 1 p. 38 mp. + 1 p. 53 mp. Gótzy Pál (XII. 1.) 1 p. 33 mp. + 1 p. 35 mp. + 1 p. 35 mp. + 1 p. 36 mp. + 1 p. 40 mp. Kapcsándy Éva (XII. 8.) 1 p. 15 mp. + 1 p. 15 mp. + 1 p. 25 mp. + 1 p. 27 mp. + 1 p. 37 mp. Tóth László (XII. 8.) 1 p. 55 mp. + 2 p. 06 mp. + 2 p. 07 mp. + 2 p. 17 mp. + 2 p. 21 mp. Tóth Gy. István (XII. 8.) 1 p. 48 mp. + 1 p. 50 mp. + 1 p. 50 mp. + 1 p. 56 mp. + 2 p. 18 mp. Papp János (XII. 29.) 2 p. + 2 p. 13 mp. + 2 p. 10 mp. + 2 p. 05 mp. + 2 p. 27 mp. — *Összes felszállások száma:* 216. — *Repült idő összesen:* 4 óra 22 perc 54 mp.

Vasvármegyei Cserkész Sportrepülő Egyesület Szombathely.

»A« vizsgát tettek: Móricz Miklós (XII. 4.) 40 mp. + 48 mp. Iványi László (XII. 7.) 35 mp. + 32 mp. — *»B« vizsgát tettek:* Sült Imre (XII. 8.) 1 p. 48 mp. + 2 p. 10 mp. + 2 p. 10 mp. + 2 p. 04 mp. + 2 p. 23 mp. Vargha Imre (XII. 6.) 2 p. 18 mp. + 1 p. 32 mp. + 1 p. 58 mp. + 2 p. 03 mp. + 1 p. 44 mp. Torkos Zoltán (XII. 9.) 2 p. 04 mp. + 1 p. 58 mp. + 2 p. 02 mp. + 2 p. 08 mp. + 2 p. 32 mp. Pogácsás István (XII. 15.) 1 p. 40 mp. + 1 p. 50 mp. + 1 p. 35 mp. + 1 p. 58 mp. + 2 p. 11 mp. — *Összes felszállások száma:* 163. — *Repült idő összesen:* 3 óra 35 perc.

Debreceni Repülő Club.

»A« vizsgát tettek: Takács Sándor (XII. 9.) 30 mp. + 35 mp. Kovács Tihamér (XII. 21.) 30 mp. + 30 mp. — *»B« vizsgát tettek:* Arató Imre (XII. 6.) 1 p. 45 mp. + 1 p. 30 mp. + 1 p. 45 mp. + 1 p. 25 mp. + 1 p. 35 mp. Fekete József (XII. 6.) 1 p. 45 mp. + 1 p. 25 mp. + 1 p. 20 mp. + 1 p. 30 mp. + 1 p. 35 mp. — *Összes felszállások száma:* 129. — *Repült idő összesen:* 2 óra 05 perc 02 mp.

MODELEZŐ ÉLET

Érdekes levelet kaptunk a Nagykanizsai Sportrepülő Egyesület modelezői képviseletében *nemes Fekete* László festőművésztől. A kanizsaiak — gyakorlati tapasztalataik szerint — *a cellonnál sokkal egyszerűbb és olcsóbb nedvességtől mentő tömítést készítenek a modelek számára.* Eljárásukat a következőkben ismertetik:

— A papírbevonatú modelek rendkívül érzékenyek a levegő páratartalmára. Rövid idő alatt elvesztik merevségüket, a felületek meglazulnak, a törzs enged a gumi elcsavaró hatásának és a model repülőképtelenné válik.

— A Nagykanizsai Sportrepülő Egyesület modelezői munkájában sikerrel alkalmazunk egy egyszerű és a cellonnál sokkal olcsóbb nedvességtől védő eljárást, amely *teljesen érzéketlenné teszi a modelt a nedvesség iránt és akár szitáló esőben is megtartja szilárdságát.*

— Az eljárás alkalmas úgy a papír-, mint a battiszt- és a selyembevonatú modelekhez is. Szívesen közöljük ezt az eljárást a *Magyar Szárnyak* ifjú modelezőivel, hogy nagyon sok gépelázástól, szárny- és törzsdeformációtól megszabadulhassanak. Az eljárás a következő:

— Egy kb. 160 cm nagyságú modelt véve alapul, kb. 10 dkg fehér paraffint edényben *megolvasztunk.* (A nyilt lángot kerüljük, az anyag gyulékony.) Forró állapotban kb. *kétszerannyi terpentint keverünk hozzá.* Az így nyert vízszerű forró keverékkel az előzőleg kissé felmelegített szárnyat, törzset puha flanelldarab segítségével *vékonyan és egyenletesen bedörzsöljük.* Közvetlen utána egy másik száraz flanelldarabbal *áttöröljük.* Kb. másfél óra mulva — miután a terpentin elpárolgott — flanellel óvatosan *fényesre dörzsöljük.*

— Az így kezelt felületek tetszetősek, tartásuk szép, szilárd, *a víz apró gömböcskékben pereg le róluk és a modelt akár szitáló esőben is nyugodtan engedhetjük útjára.* Tapasztalataink szerint a cellonnál nem nehezebb és hasonlíthatatlanul olcsóbb, ami számottevő segítség a fillérekből dolgozó modelezőknek. Természetesen a model valamennyi részét vékonyan be kell dörzsölni ezzel az anyaggal, tehát nemcsak a szárnyakat és a törzset, hanem a légcsavart és a fémrészeket is. *Mi az így kezelt modeleinket tökéletesen meg tudtuk óvni a nedvesség káros behatásaitól.*

ÚJ KÖNYVEK

Bisits Tibor: Légiháderők. Az első magyar típuskönyvet érthető érdeklődéssel vártuk. Több kísérlet is történt ezirányban, de Bisits előtt minden szerző meghátrált, mert a világ légiháderőit aligha ismeri valaki jobban, mint ő, aki nemcsak kiváló szakember, hanem közvetlenül is látta, megnézte azt, amiről írt. Könyvtárra való anyagot nem könnyű százegynéhány oldalra összesűríteni. Ehhez alapos irodalmi felkészültségre és széles látókörre van szükség. A mondanivalók összesűrítése és a mondatok világossága leköti az író fantáziáját, Bisitsnek el kellett végezni a legnehezebbet: az adatok szárazságából, a számok ridegségéből élvezetes olvasmányt formálni. Olyan olvasmányt, amely kicsit és nagyot egyformán érdekel, a szakembert és a tanulnivágyót egyformán leköt. Ebben a könyvben nincsen lágyan csöpögő szentimentálizmus és mégis elszórakoztat, semmi fitogtatás a fellegekben járó szakértő csillogásából és mégis megtanít mindenre, amit a repülésről tudni akarunk. Ez a könyv nagy sikere. Az elvitathatatlanul nagy szaktudással és páratlan hozzáértéssel megírt munka első részében a repülés fejlődését ismerteti a világháborútól kezdve napjainkig, majd a katonai repüléssel kapcsolatos problémákat. A második részben az egyes katonai repülőgép típusokat veszi sorra. Végül a könyv harmadik részében a világ csaknem öszszes államának légierejét ismerteti. Az értékes munkát sokszáz kép díszíti. (Török László.)

Heinrich Hauser: Ausztrália. A szerző utazásainak élményeit sorakoztatja egymásután munkájában, majd különböző adatokat sorol fel. Mindezekből egységesen tűnik elő Ausztrália jellegzetes vonásaival. Rendkívül érdekes mindaz, amit az első telepesekről, a lassú fejlődésről, Ausztrália mai gazdasági életéről, az anyagi viszonyokról, a szociális helyzetről ír.

Wass Albert: Jönnek! A Baumgarten-díjas fiatal erdélyi írónak ez a könyve a legizgalmasabb beszámoló Erdély visszatérésének nagy napjairól. Könyve nem riport, nem beszámoló; regénye ez a nagy 14 napnak, lenyűgöző képekben, az élmény elragadó forróságával, egy kiváló író megrázó erejével.

Gösta Montell: Mongol pusztákon keresztül. A szerző résztvett Sven Hedin egyik nagyszabású tanulmányútján és ezt a tanulmányutat írja meg könyvében. A tudományos adatokon és az érdekes leírásokon túl külön értéket ad könyvének, hogy ő még a béke utolsó éveiben látta azt az országot, ahol azóta a forradalmak mindent megváltoztattak. A könyvhöz Sven Hedin írt előszót.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK

F. *cégvezető úrnak, Kassa.* Köszönjük szíves levelét, amelyre azt feleljük, hogy a kassai sportrepülés törekvéseiről minden részletében tudomásunk van. Az illetékes tényezők már a nyár folyamán nagyszabású repülőnapot terveztek Kassára, hogy bemutassák a magyar sportrepülés fejlettségét és lendületet adjanak a kassai megindulásához. Sajnos, a viszonyok úgy alakultak, hogy ez a repülőnap a jövő esztendőre maradt. Vitorlázásra a kassai terep kitűnő, a jövő évtől minden bizonnyal megindulhat a teremtő repülőmunka. — **Dr. M. F.** *író úrnak, Budapest.* Beküldött lelkes hangú versét — őszinte sajnálatunkra — nem tudtuk a közölhetők közé besorozni. — **B. J.**, *Budapest.* Köszönjük a levélben felvetett gondolatokat és igyekezünk minél teljesebben megvalósítani. **N. Fekete L.** Köszönjük a nagyon értékes értesítését. Alkalmilag írni fogunk róla. Mostani számunkból anyagtorlódás miatt maradt ki. — **Anna-Mária.** Aranysast koronával csak a pilóták viselhetnek. Korona nélkül a megfigyelők. Többi kérdéseire itt nem felelhetünk. Felvilágosítást a M. kir. Honv. Légierők parancsnoksága, II., Hunyadi János-út 13. ad. — **Kálmán L.** Köszönjük a rejtvényeket, de most nem közölhetjük. — **Erdély.** Versei nem ütik meg a M. Sz. szigorú mértékét. Szeretettel üdvözöljük. — **B. Miklós, Debrecen.** Rejtvényei közül csak a keresztrejtvény jó, de a nagyon kicsi. Máskor olvashatóbb írást kérünk. Üdv. — **M. 54.** Rejtvénye jó, de a meghatározások zavarosak. Ezért nem közölhetjük. Reméljük, jobbat is küld.

Kovács, Székesfehérvár. A lapokat elküldöttük. Várjuk a fényképeket. Ha jók, közöljük. Üdv. — **Líra.** Versei nem sikerültek. A siker útja elvégre kiszámíthatatlan és nem mindig a tehetség jutalmazó kísérője. Ne vágyakozzon tehát feltétlenül siker után, mert nem biztos, hogy Ön mellé szegődik, ha tehetsége majd kibontakozik. — **Kolozsvári.** A repülőalakulatok legkisebb vezetési egysége a repülőszázad, amely 3 vagy 4 repülőrajból áll. A rajban 3—5 gép lehet. Két vagy 3 század egy osztály, 2 vagy 3 osztály egy ezredet alkot. Az ezredeket és az önálló osztályokat repülődandárba, több dandárt pedig repülőhadosztályba foglalnak össze. — **Kezdő modelező.** A Magyar Aero Szövetség modelező osztályánál mindent megtudhat. — **Székely repülő.** Kérésével a fenti szövetséghez, V., Vigadó-utca 2. forduljon. — **Nagy Béla.** Rejtvénye jó. Köszönjük. A közlendők közé soroztuk, de hogy mikor közöljük, nem tudjuk. Rengeteg rejtvény vár közlésre. — **Kíváncsi.** A kolozsvári matinén mi is ott voltunk. Nagyszerűen sikerült.

Rejtvényverseny

A versenyben minden régi és új előfizető — tehát az is, aki most fizet elő lapunkra — résztvehet. A rejtvények helyes megfejtését lapunk IV. évfolyamának 8. (május 1-i) számában egyszerre közöljük. A sorsolást június hó első napján tartjuk. A sorsolás eredményét lapunk IV. évfolyamának 13. (június 15-i) számában közöljük. Megfejtéseket egyszerre, éspedig az utolsó rejtvény közlése után, de legkésőbb április hó 30-ig kell címünkre beküldeni. Felesleges tehát a megfejtéseket esetről-esetre, külön-külön beküldeni. A versenyben csak az vehet részt, aki legalább öt rejtvényt helyesen fejt meg.

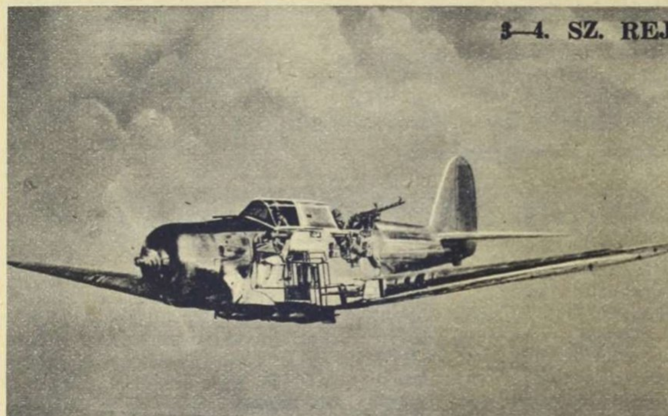
Üzenet!

A rejtvényversenyben csak az vehet részt, aki a verseny alatt előfizetőnk. A legkisebb előfizetési időtartam egy negyedév. A negyedévi előfizetési ár: 2.50 pengő.

2. számú rejtvényünkbe sajnálatos sajtóhiba csúszott. A függőleges 9/a sor 9. kockája nem fekete, hanem fehér.

A díjak felsorolását és az újabb díjakat folytatólagosan közöljük. Kísérje figyelemmel rejtvényversenyünk legújabb díjait.

A 3. és 4. számú rejtvények — a fenti figyelmeztetés szerint — küldendők be.



3—4. SZ. REJTVÉNYÜNK



A REJTVÉNYVERSENY DIJAI:

A Magyar Szárnyak díjai:

1. Kerékpár.
2. Rádió.
3. Ezüst szivarkaszelence.
4. Ezüst gyermekétkészlet.

5.—14. Egy-egy 10 pengős készpénzdíj.
15—65. Egy-egy töltőtollkészlet.
66—167. Egy-egy egészéves előfizetés.

Sebesfi fotoszaküzlet (Krisztina-körút 61.) díja:

168. Fényképezőgép.

Koestlin L. és Társa Rt. díjai:

169—180. Egy-egy doboz elsőrangú bonbon.

Hunnia gyógyszertár díjai:

181—192. Egy-egy darab Leton arcápolószappan.

Cadeau Csokoládégyár Rt. díjai:

193—214. Egy-egy doboz csokoládé desszert.

Piatnik Kártyagyár Rt. díjai:

215—226. Egy-egy csomag kártya.

Irgang drogéria díjai:

227—238. Egy-egy üveg kölnivíz.

Janina Rt. díjai:

239—250. Négy-négy doboz Senator Celofilter cigarettahüvely.

Szövetkezeti bolt díjai:

251—256. Egy-egy hamutartó.

Sommer fotoüzlet díja:

257. Egy Week-end fényképezőgép.

Corvin Áruház díjai:

258. Egy körző-készlet.
259. Egy karóra.

Schulz fémárugyár díja:

260. Egy alpakka serleg.

A Magyar Szárnyak újabb díjai:

261. Egy tangóharmonika.
262. Egy jóminőségű iskolahegedű.
263. Egy bendzsó.

Molnár és Moser díjai:

264—268. Egy-egy nagy üveg kölnivíz.

Dreher—Haggenmacher díjai: —

269—274. Egy-egy nagy doboz csokoládédesszert.

A díjak felsorolását jövő számunkban folytatjuk.

Felelős szerkesztő és kiadó
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ



MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer,

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 10 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VIII., Üllői-út 12. sz. Telefon: 137—108. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.



Kéziratokat és fényképeket nem tartunk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.



20 ÉVI KÖZÖS MUNKA

A SHELL vegyészek és a repülőipar között nagyban feljavította a repülőüzemanyagok minőségét. Az oktánszám a repülőbenzin minőségének legfontosabb fokmérője. Az oktánszám emelés nagyobb hasznos terhelést, nagyobb távolságok berepülését és a magassági repülések előnyének gyakorlati kihasználását tette lehetővé: az 1920-as években használt 68 oktános benzin 1938-ban 100 oktánosra javult fel. A közös munka további fejlődést eredményez.

SHELL

Athenaeum irodalmi és nyomdai rt. nyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.